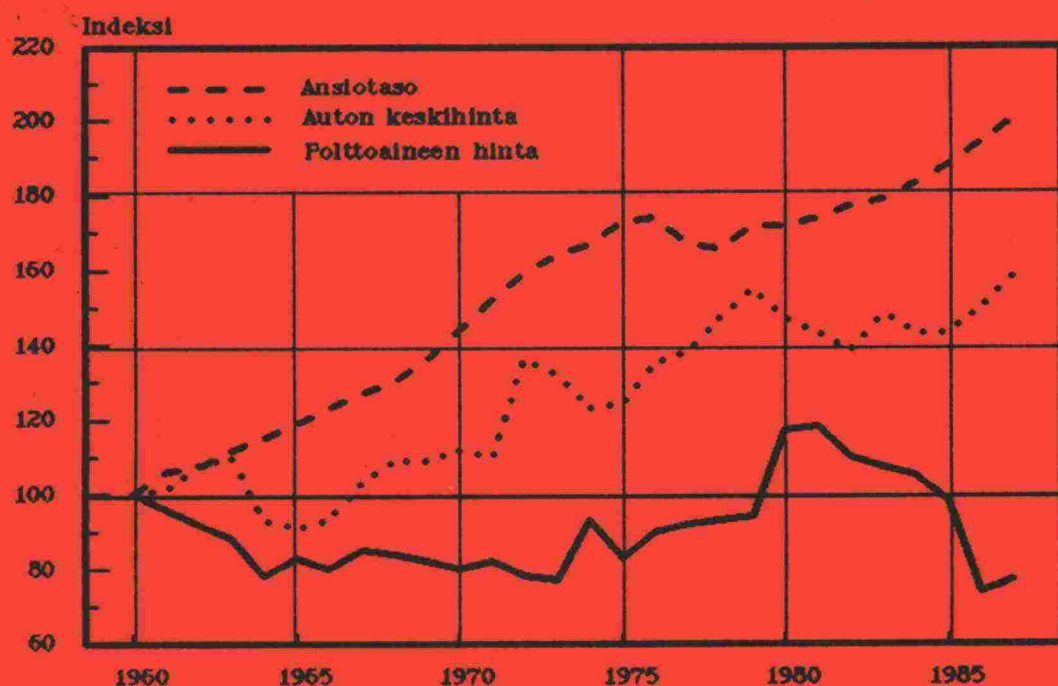


TVH

TIE- JA VESIRAKENNUSHALLITUS



TIETOJA AUTOKANNAN JA LIIKENTEEN KEHITYKSESTÄ SUOMESSA JA OECD-MAISSA

TALOUSOSASTO
TUTKIMUSTOIMISTO

TVH 713421

KESÄKUU
1988

881833/2



- 311
80

TIETOJA AUTOKANNAN JA LIIKENTEEN KEHITYKSESTÄ SUOMESSA
JA OECD-MAISSA

TVH/TALOUSOSASTO
TUTKIMUSTOIMISTO

TVH 713421

KESA'KU 1988

ISBN 951-47-1036-4

VAPK/Valtioneuvoston monistamo
Helsinki 1988

ALKUSANAT

"Tietoja autokannan ja liikenteen kehityksestä Suomessa ja OECD-maissa"-raportti liittyy liikenne- ja autokantaennusteiden seurantatyöhön. Se antaa samalla taustatietoa uusia ennusteita varten. Tarkoituksena on, että seurantaraportti julkaistaan lyhennettynä vuosittain. Tällöin julkaisuun sisältyvät tärkeimmät aikasarjat ja eri maiden liikennettä kuvaavat tekijät. Laajempaa raportti ilmestyy muutaman vuoden välein. Tämä raportti on ns. laajennettu versio.

Raportin sisältöä ja kehittämistä koskevat kommentit ja tiedustelut pyydetään osoittamaan raportin kirjoittajalle, tutkija Veijo Kokkariselle, puh. 90-154 2127.

Tutkimustoimisto,
kesäkuu 1988

TIETOJA AUTOKANNAN JA LIIKENTEEN KEHITYKSESTÄ SUOMESSA JA OECD-MAISSA

SISÄLTÖ:

ALKUSANAT

SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ JA JOHTOPÄÄTÖKSET

1.	JOHDANTO	
2.	BKT JA AUTOISTUMINEN OECD-MAISSA	Sivu 2
2.1	BKT Suomessa ja OECD-maissa	2
2.2	BKT ja henkilöautotiheys OECD-maissa 1985	4
2.3	BKT ja henkilöautojen ensirekisteröinti OECD-maissa 1980 - 85	10
3.	AUTOKANNAN JA AUTOTIHEYDEN KEHITYS	13
4.	LIIKENNE JA AJOSUORITE	23
5.	HENKILÖAUTOJEN ENSIREKISTERÖINTI JA POISTUMA	35
6.	AJOKORTIT	46
7.	LIIKENTEEN KUSTANNUKSET	50
8.	LIIKENTEEN OSUUS YKSITYISESTÄ KULUTUKSESTA	55
	KUVALUETTELO	59
	TAULUKKOLUETTELO	62
	LIITTEET	65

TIIVISTELMÄ JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Tiivistelmä

Suomen henkilöautotiheys (ha/1000 as.) on melko alhainen verrattuna maan taloudelliseen kehittyneisyyteen. Suomen autotiheys on pienempi kuin yleensä maissa, joissa kansantuote on samansuuruinen. Sen sijaan Suomen autotiheys vastaa hyvin maan yksityisen kulutuksen (käytettävissä olevien tulojen) tasoa. Reaalinen yksityinen kulutus asukasta kohti on Suomessa pienimpiä OECD-maiden keskuudessa.

Henkilöautokanta ja -tiheys kasvoivat kuluvan vuosikymmenen puolessa välissä nopeammin kuin vuosikymmenen alkuvuosina lähes kaikissa OECD-maissa. Erityisen nopeaa henkilöautotiheyden kasvu on ollut Suomessa. 1980-luvulla Suomen henkilöautotiheys on kasvanut Italian ohella eniten OECD-maista, eli 4,3 % vuodessa.

Useimmissa maissa henkilöautotiheys kasvaa BKT:n kasvua nopeammin. Vain Japanissa ja kaikkein pisimmälle autoistuneissa maissa autotiheyden kasvu on 1980-luvulla ollut BKT:n kasvua hitaampaa.

Mm. polttoaineen hinnan alenemisen johdosta liikenne kasvoi vuonna 1986 huomattavasti normaalia enemmän; yleensä 5...10 prosenttia lähes kaikissa OECD-maissa. Useimmissa maissa myös autokohtaiset ajosuoritteet kasvoivat vuonna 1986. Suomessa liikenteen kasvu nopeutui samoin 1980-luvun puolessa välissä verrattuna vuosikymmenen alkuvuosiin. Liikenne on lisääntynyt eniten pääteillä ja Etelä-Suomessa.

Bruttokansantuotteeseen verrattuna Suomessa ostetaan vähän uusia henkilöautoja, vaikkakin uusien autojen määrä vastaa yksityistä kulutusta. 1980-luvulla Suomessa on hankittu uusia henkilöautoja 25 - 30 autoa 1000 asukasta kohti, kun vastaava luku monissa muissa maissa on 35 - 45 autoa.

Pitkälle autoistuneissa maissa henkilöautojen ensirekisteröinti on pysynyt ennallaan 1970-luvulta lähtien. Muissa maissa (mm. Suomi) ensirekisteröintitiheys (ha/1000 as.) on edelleen kasvamassa. Suomessa henkilöautojen poistuma on huomattavan pieni verrattaessa sitä ensirekisteröin-

teihin tai autokantaan. Meillä poistuma on noin 50 prosenttia ensirekisteröinneistä ja 4 - 5 prosenttia autokannasta laskettuna. Vastaavasti pitemmälle autoistuneissa maissa henkilöautojen poistuma on 70 - 80 prosenttia ensirekisteröinneistä ja 6 - 8 prosenttia autokannasta.

Autotiheyden lailla myös ajokorttitiheys on Suomessa kokonaisuutena melko alhainen, mutta nuorilla ikäryhmillä ajokorttitiheys on suurempi kuin esim. Ruotsissa. Myöhäisestä autoistumisesta johtuen vanhempien ikäryhmien ajokorttitiheys on vertailumaita pienempi, mutta kasvaa sitä mukaa kun ajokortilliset siirtyvät vanhempiin ikäryhmiin.

Suomessa liikenteen kustannukset ovat OECD-maiden suurimpia; vain Norjassa liikkuminen maksaa vielä enemmän. Suomalainen maksaa vastaavista liikennepalveluista (auto, julkinen liikenne, tietoliikenne) 60 prosenttia enemmän kuin USA-lainen. Polttoaineen hinta on Suomessa eurooppalaista keskitasoa, mutta henkilöauton hinta on Norjan jälkeen kallein OECD-maiden keskuudessa.

Henkilöauton pitämisen kalleus näkyy Suomessa suurena liikenteen kulumeno-osuutena, mikä on Uuden Seelannin jälkeen suurin OECD-maissa. 1980-luvulla liikenteen kulutusmeno-osuus näyttää asettuvan 17 - 18 prosenttiin yksityisestä kulutuksesta.

Johtopäätökset

OECD-maiden autokannan ja liikenteen ja näihin vaikuttavien tekijöiden vertailun perusteella voidaan olettaa, että henkilöautokanta ja -tiheys kasvavat Suomessa etenkin lähivuosina vielä nopeasti, mikäli taloudellinen kasvu jatkuu suotuisana.

Osaltaan henkilöautokannan ja liikenteen nopeaan kasvuun vaikuttaa henkilöautojen pieni poistuma. Koska vain noin 50 prosenttia ensirekisteröinneistä menee poistuman kattamiseen, viittaa tämä siihen, että autotiheydellä on Suomessa vielä melko paljon kasvupotentiaalia jäljellä. Autotiheyden kyllästymistaso saavutetaan silloin, kun ensirekisteröinnit menevät lähes kokonaan poistuman korvaamiseen, ja autokanta kasvaa enää väestön kasvun suhteessa.

Poistuman pienenus johtuu osaltaan Suomen autoistumisen melko varhaisesta vaiheesta. Autokannasta poistuvat nyt pääasiallisesti ne autot, jotka rekisteröitiin vuosina 1970 - 76. Tällöin rekisteröintimäärät olivat 50 prosenttia nykyisiä pienempiä. Koska myös 1970-luvun lopun rekisteröintimäärät olivat samoin nykyiseen verrattuina pieniä, poistuman tuntuva kasvu ajoittunee vasta 1990-luvun puoliväliin, ja hidastaa tuolloin autokannan kasvua.

Koska pitkälle autoistuneissa maissa henkilöautojen ensirekisteröintitiheys on pysynyt vakiona 1970-luvulta lähtien, saattaa tämä merkitä sitä, että myös Suomessa ensirekisteröintien määrän kasvu pysähtyy ja jää tulevaisuudessa nykyiselle 150 000 auton tasolle.

Tällä hetkellä väestön ikärakenne (suuret ikäluokat nelikymppisiä) on otollinen liikenteen kasvulle. Samaan suuntaan vaikuttaa ajokorttitiheyden nopea kasvu. Vuosituhannen vaihteessa vanhempien ikäryhmien osuus väestöstä kasvaa ja aktiiviväestön osuus pienenee. Tämä vaikuttanee autokohtaisen ajosuoritteen pienenemiseen ja siten hidastaa liikenteen kasvua ensi vuosituhannen vaihteessa.

TIETOJA AUTOKANNAN JA LIIKENTEEN KEHITYKSESTÄ SUOMESSA JA OECD-MAISSA

1. JOHDANTO

Tämän julkaisun tarkoituksena on käytettävissä olevan tilastoaineiston valossa antaa yleiskuva Suomen autokannan ja liikenteen sekä näihin liittyvien tekijöiden asemasta ja kehityksestä. Maamme liikennettä ja sen kehitysnäkymiä on kuvattu vertaamalla Suomen autoistumista ja tieliikenteen kehitystä ja näihin vaikuttavia tekijöitä muiden maiden vastaavien tekijöiden kanssa.

Tarkastelun kohteena olevat vertailumaat ovat OECD-maita, ja näiden maiden autokanta on yli 80 prosenttia koko maailman autokannasta. Lähdeaineistona on käytetty eri maiden liikennetilastojulkaisuja ja alalta julkaistuja raportteja. Liikennetietojen tilastointitaso ja -tapa vaihtelevat jonkin verran eri maissa, ja tästä syystä kaikki tiedot eivät ole täysin vertailukelpoisia keskenään.

Tässä raportissa on tarkasteltu erityisesti maan taloudellisen kehittyneisyyden ja autoistumisen välistä yhteyttä. Bruttokansantuotetta ja sen käyttöä on verrattu eri maiden autotiheyteen ja autojen kysyntään. OECD-maissa kansantuotelaskelmat ovat vuodelta 1985 olemassa myös reaalisina. Reaalisessa kansantuotelaskelmassa on otettu huomioon eri maiden valuuttojen ostovoima.

Suomen tieliikenneolojen vertaamisella pitemmälle autoistuneiden maiden kehitykseen valotetaan liikenteen tulevan kehityksen näkymiä omassa maassa ja lisätään liikenne- ja tiesuunnittelua ja liikennepolitiikkaa varten tarvittavaa lähtötietoutta.

2. BKT JA AUTOISTUMINEN OECD-MAISSA

OECD-maiden kansantalouksien vertailun perustana on YK:n suosittama kansantalouden tilinpitoa koskeva SNA-järjestelmä (A System of National Accounts). Kyseinen tilinpitojärjestelmä on käytössä kaikissa OECD-maissa, joten eri maita koskevat tiedot ovat keskenään vertailukelpoisia.

Kansantalouden tilinpidon käsitteet

Tässä on tarkasteltu eri maiden kansantuotteita kysyntäpuolelta tarkasteltuna eli miten kansantuotteet on käytetty. Tällöin BKT jakaantuu seuraavasti:

- yksityiset kulutusmenot
- julkiset kulutusmenot
- kiinteän pääoman bruttomuodostus
- varastojen muutos
- viennin ja tuonnin balanssi

Tärkeimmät kansantalouden tilinpitoa koskevat käsitteet on määritelty liitteessä 1.

Kun kansantuotteita verrataan eri maiden hintatason ja hintarakenteen mukaisina, kyseessä on nominaalinen bruttokansantuote. Jos vertailu suoritetaan saman hintatason mukaisena eli otetaan huomioon kunkin maan valuutan ostovoima, tällöin kyseessä on reaalin kansantuote. OECD on laskenut jäsenmaidensa reaaliset bruttokansantuotteet vuodelta 1985.

2.2 BKT Suomessa ja OECD-maissa 1985

Kuvissa 1 - 7 on esitetty OECD-maiden kansantuotteita ja niiden jakaantumista BKT:n käytön mukaan. Eri maiden kesken on kansantuotteen käytössä huomattavia eroja. Tässä on käytetty vertailupohjana USA:n BKT:tta, johon muiden maiden BKT:en käyttösuuksia on verrattu.

Nominaalinen BKT. Kun eri maiden hintatasoa ei oteta huomioon, Suomi sijoittuu seitsemänneksi asukasta kohti lasketun BKT:en vertailussa. Suomen BKT oli vuonna 1985 67 prosenttia USA:n kansantuotteesta (kuvat 1 ja 2).

Reaalinen BKT. Kun tarkasteluun otetaan mukaan eri maiden valuutan ostovoima, maiden väliset kansantuote-erot tasoittuvat jonkin verran. Rea-

listien kansantuotteiden vertailussa Suomi sijoittuu OECD-maiden keskitasolle (kuvat 3 - 4). Tämä johtuu siitä, että Suomessa on suhteellisen korkea hintataso useimpiin maihin verrattuna. Vuonna 1985 Suomen reaalin BKT oli 69 prosenttia USA:n kansantuotteesta.

Yksityinen kulutus. Suomen korkean hintatason vaikutus näkyy erityisesti yksityisessä kulutuksessa, joka on enää 50 prosenttia USA:han verrattuna (kuva 5). Yksityinen kulutus oli vuonna 1985 Suomessa toiseksi kalleinta Norjan jälkeen OECD-maiden keskuudessa. Kuluttaminen oli Suomessa 11 ja Norjassa 14 prosenttia kalliimpaa kuin USA:ssa. Kulutusmeno-osuuksista liikenne oli 57 ja elintarvikkeet 31 prosenttia kalliimpaa kuin USA:ssa. Suomen lisäksi myös muut Pohjoismaat sijoittuvat yksityisessä kulutuksessa jälkipäähän OECD-maiden vertailussa. Reaalisen yksityisen kulutuksen pienuus Suomessa johtuu korkean hintatason lisäksi suhteellisen suuresta julkisesta sektorista sekä alhaisesta nettopalkkatasosta vertailumaihin nähden.

Julkinen kulutus. Asukasta kohti laskettu julkinen kulutus on Suomessa saman suuruinen kuin USA:ssa. Ruotsissa ja Tanskassa julkinen kulutus on selvästi suurempi kuin muissa maissa (kuva 6). Julkinen kulutus on yhteiskunnallisten palvelujen tuottamista, ja erityisesti Pohjoismaat näyttävät erottuvan omaksi ryhmäkseen.

Kiinteän pääoman bruttomuodostus. Pääoman muodostuksen suhteen Suomi sijoittuu OECD-maiden joukossa kärkipäähän vuonna 1985. Ainoastaan Norjassa, USA:ssa ja Kanadassa investoitiin asukasta kohti enemmän kuin Suomessa (kuva 7). OECD:n keskihintatason mukaisesta BKT:sta laskettuna pääoman muodostuksen osuus oli vuonna 1985 Suomessa 27 prosenttia ja kaikkein suurin OECD-maiden keskuudessa.

Yhteenvedona voidaan todeta, että Suomen BKT ja sen käyttö oli vuonna 1985 USA:n BKT:en verrattuna seuraavanlainen:

- nominaalinen BKT/asukas	67 %/USA
- reaalin "-	69 "-
- yksityinen kulutus/asukas	50 "-
- julkinen kulutus/asukas	100 "-
- kiinteän pääoman bruttomuod.	93 "-

Suomen suhteellinen hintataso USA:han ja muihin maihin verrattuna on esitetty liitteessä 2.

2.2 BKT ja henkilöautotiheys OECD-maissa vuonna 1985

Henkilöauton hankinnan ja käytön kustannukset ovat autoistuneissa maissa 10 - 20 prosenttia autollisten kotitalouksien kulutusmenoista. Tästä syystä maan henkilöautotiheys on riippuvainen maan taloudellisesta tilasta ja kehitysvaiheesta. Kuvissa 8 - 10 on verrattu OECD-maiden henkilöautotiheyksiä ja bruttokansantuotteita keskenään. Kansantuote on esitetty prosentteina USA:n kansantuotteesta.

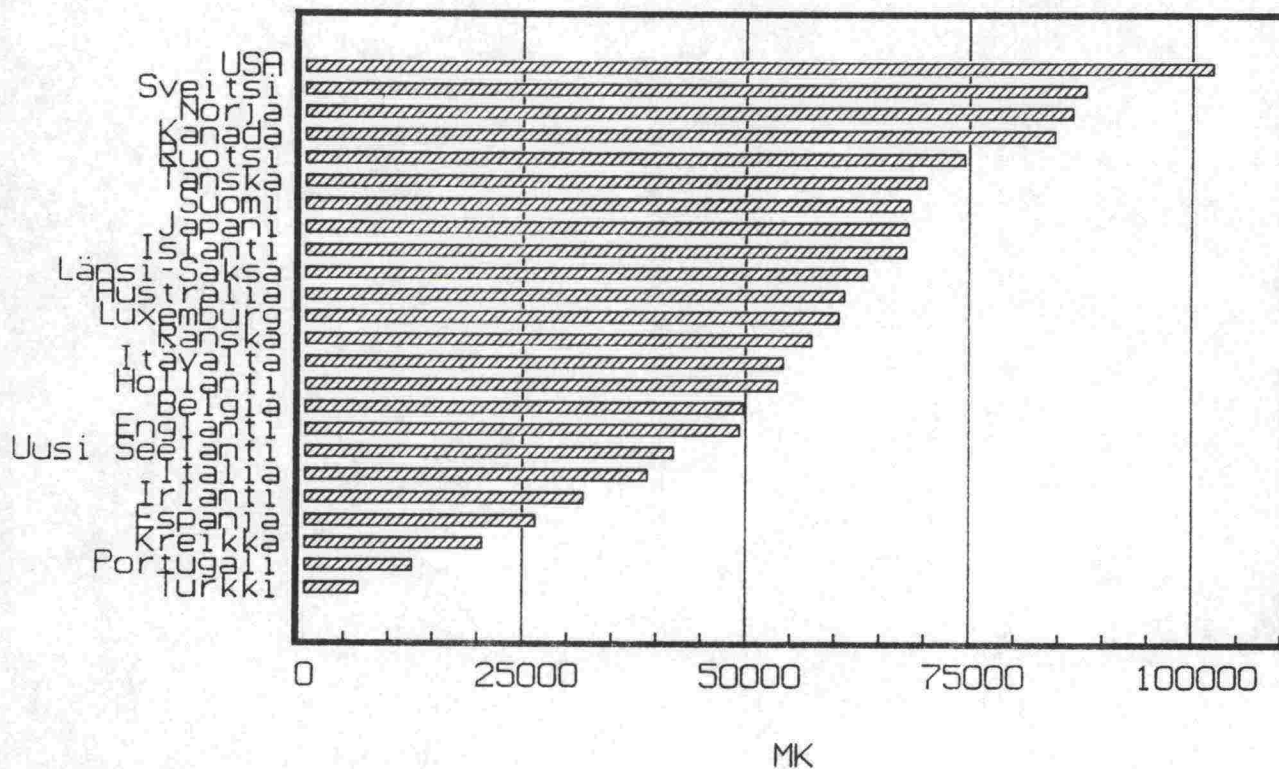
Nominaalinen BKT. Suomen henkilöautotiheys on melko alhainen verrattuna samalla nimellisellä taloudellisella tasolla oleviin maihin (kuva 8). Nominaalinen BKT-laskelma ei ota maan valuutan ostovoimaa huomioon. Tosin henkilöautotiheyden riippuvuus nominaalisesta BKT:sta ei näytä olevan kovin kiinteä.

Reaalinen BKT. Henkilöautotiheyden yhteys reaaliseseen bruttokansantuotteeseen on jo huomattavasti kiinteämpi (kuva 9). Myös reaaliseseen BKT:een verrattuna Suomen ha-tiheys on alhainen. Uuden Seelannin ha-tiheys on kansantuotteeseen verrattuna huomattavan suuri ja Japanin autotiheys taas on erityisen alhainen maan taloudelliseen tilaan verrattuna.

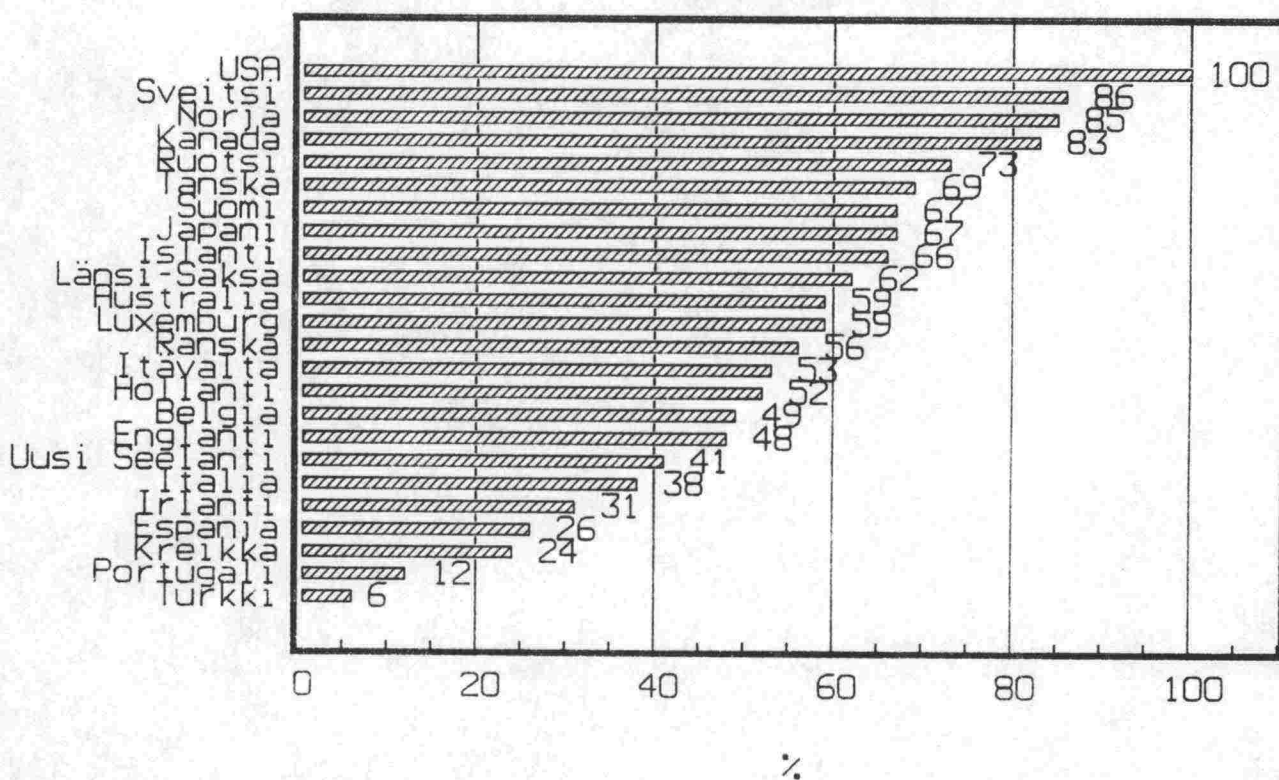
Yksityinen kulutus. Henkilöautotiheys näyttää korreloivan aika hyvin yksityisen kulutuksen kanssa (kuva 10). Suurimmat poikkeamat ovat jälleen Uusi Seelanti ja Japani. Uuden Seelannin ha-tiheys on kaksinkertainen Japaniin verrattuna, vaikka Japanissa yksityinen kulutus/asukas on suurempi. Syynä Uuden Seelannin ja Japanin suureen eroon henkilöautotiheydessä on lähinnä ero liikenteen kulutusmeno-osuuksissa. Kun Japanissa käytettiin rahaa liikenteeseen yksityisistä kulutusmenoista vuonna 1985 vajaa 10 prosenttia, oli vastaava luku Uudessa Seelannissa yli 20 prosenttia (ks. luku 8).

Suomen henkilöautotiheys vastaa hyvin maan yksityistä kulutustasoa (ja käytettävissä olevia tuloja). Molemmat ovat suhteellisen alhaisia OECD-maiden joukossa. Vaikka liikenteen kulutusmeno-osuus onkin Suomessa OECD-maiden suurimpia (luku 8) jää ha-tiheys silti pieneksi, koska henkilöauton hankinta ja käyttö on Suomessa tulotasoon verrattuna kallista.

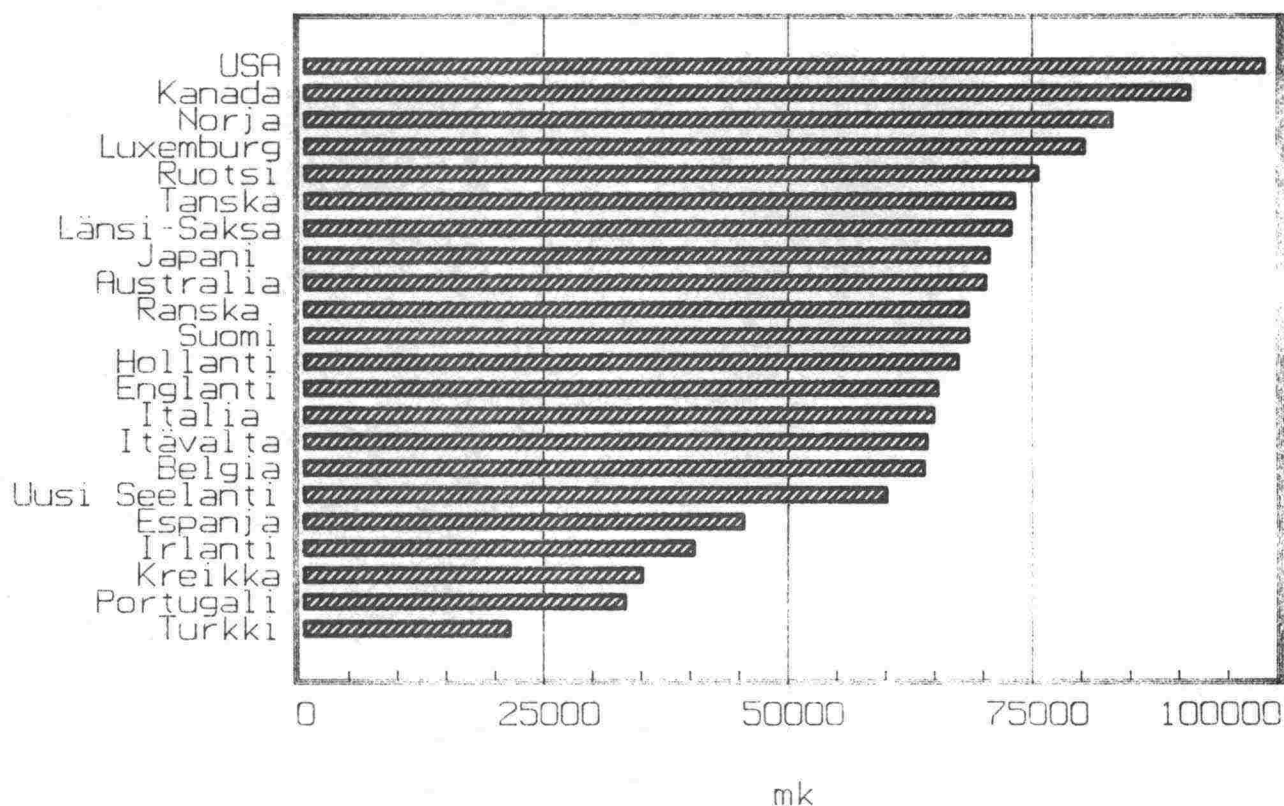
Kuva 1. Nominaalinen bruttokansantuote /
asukas OECD-maissa v.1985 (markkinahin-
tainen), mk



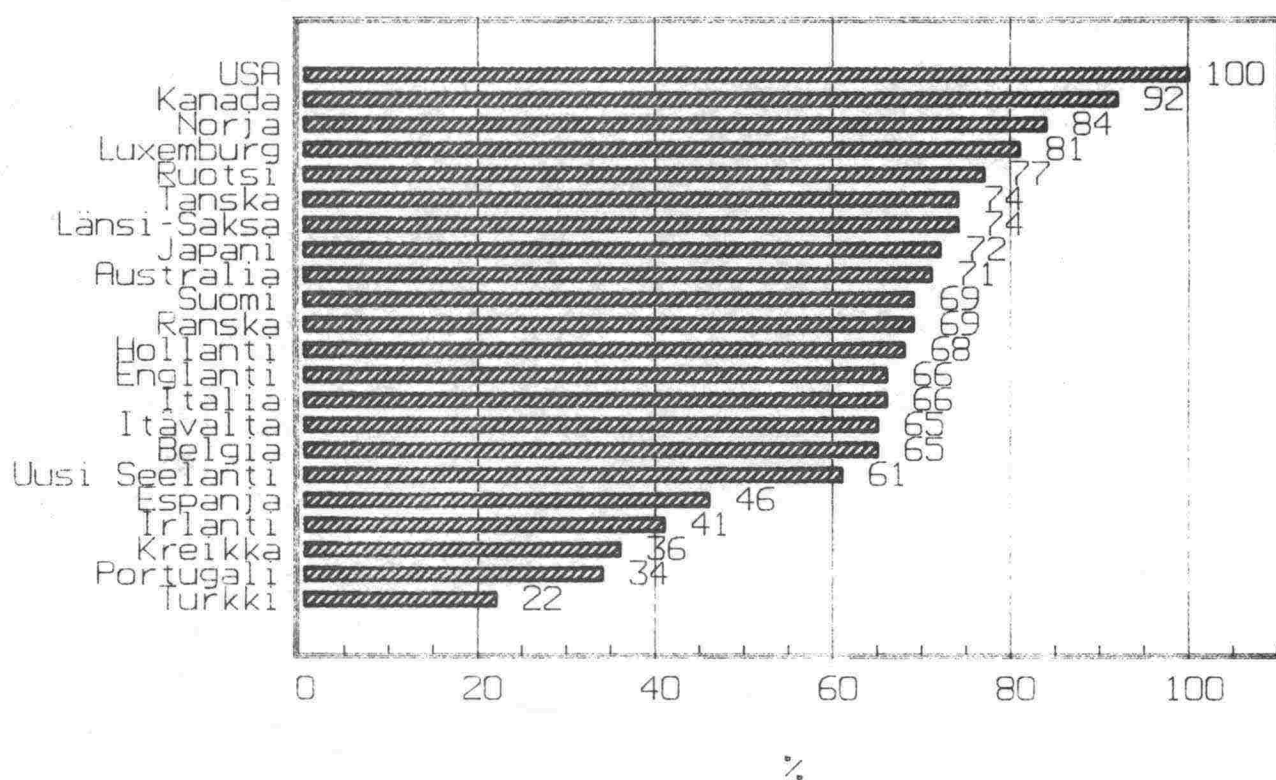
Kuva 2. Nominaalinen bruttokansantuote /
asukas OECD-maissa v.1985, % USA:n
bruttokansantuotteesta.



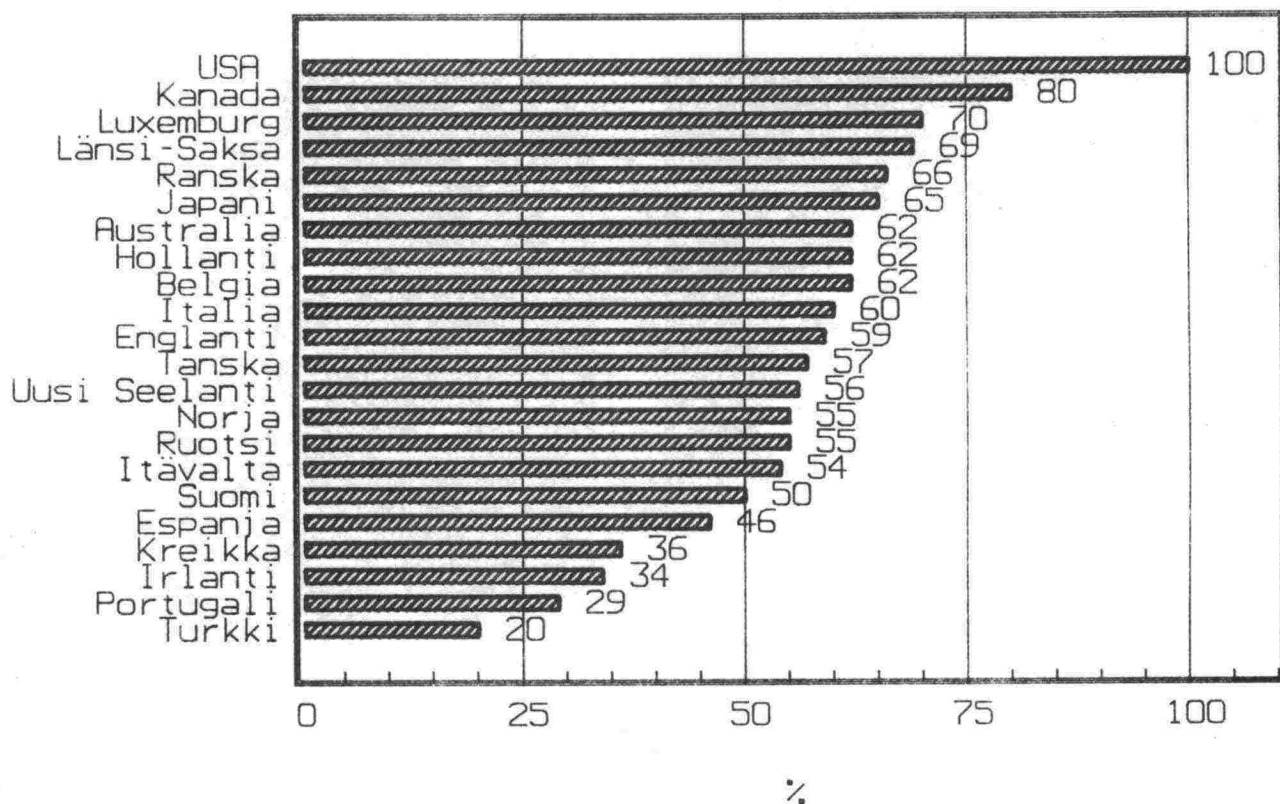
Kuva 3. Reaalin bruttokansantuote /
asukas OECD-maissa V.1985, mk



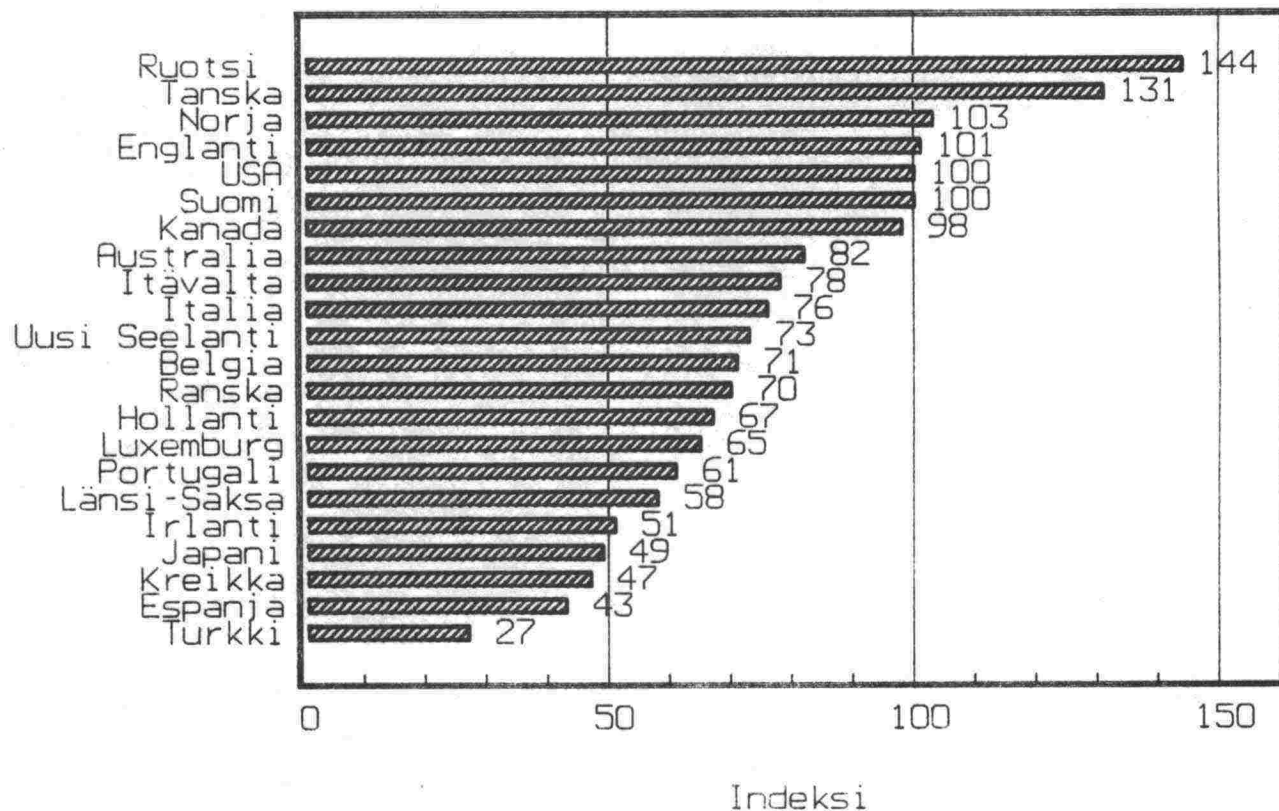
Kuva 4. Reaalin bruttokansantuote /
asukas OECD-maissa V.1985 (% USA:n
bruttokansantuotteesta)



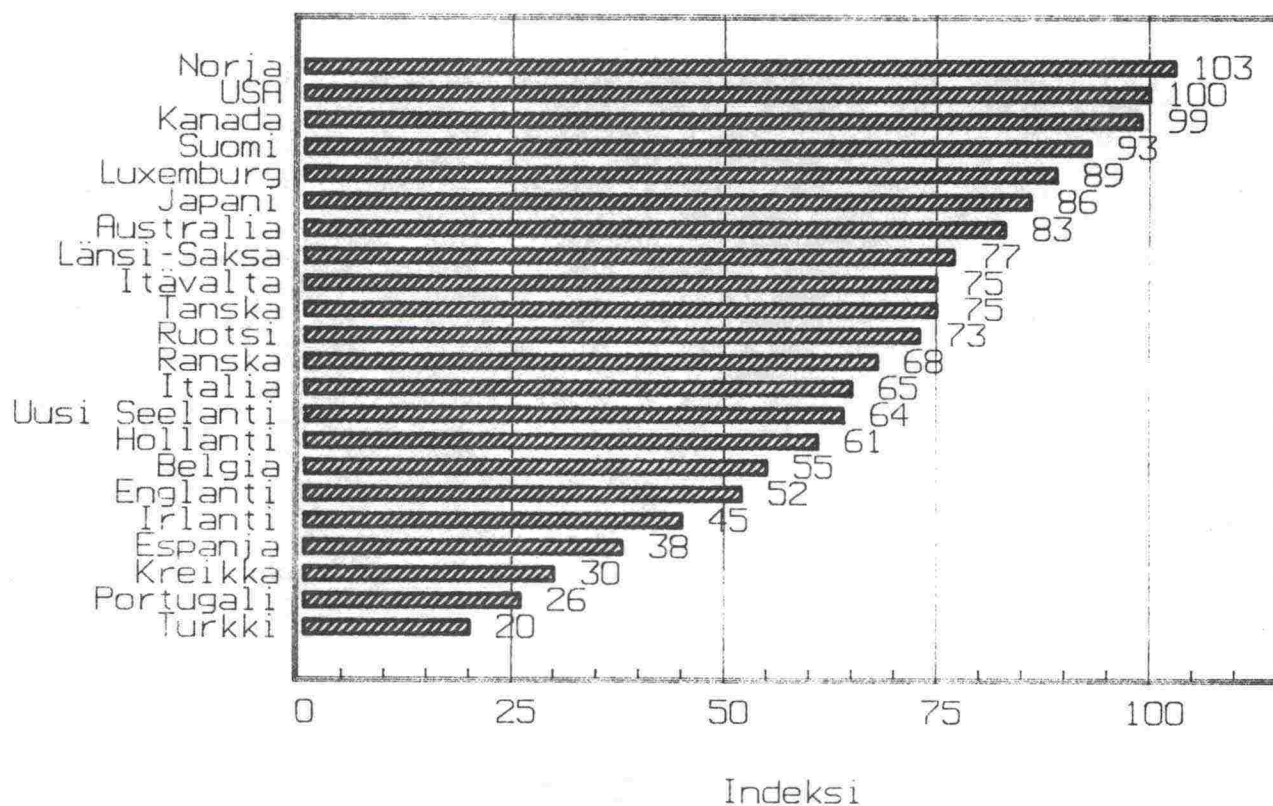
Kuva 5. Reaalinen yksityinen kulutus /
asukas OECD-maissa V.1985. (USA=100)



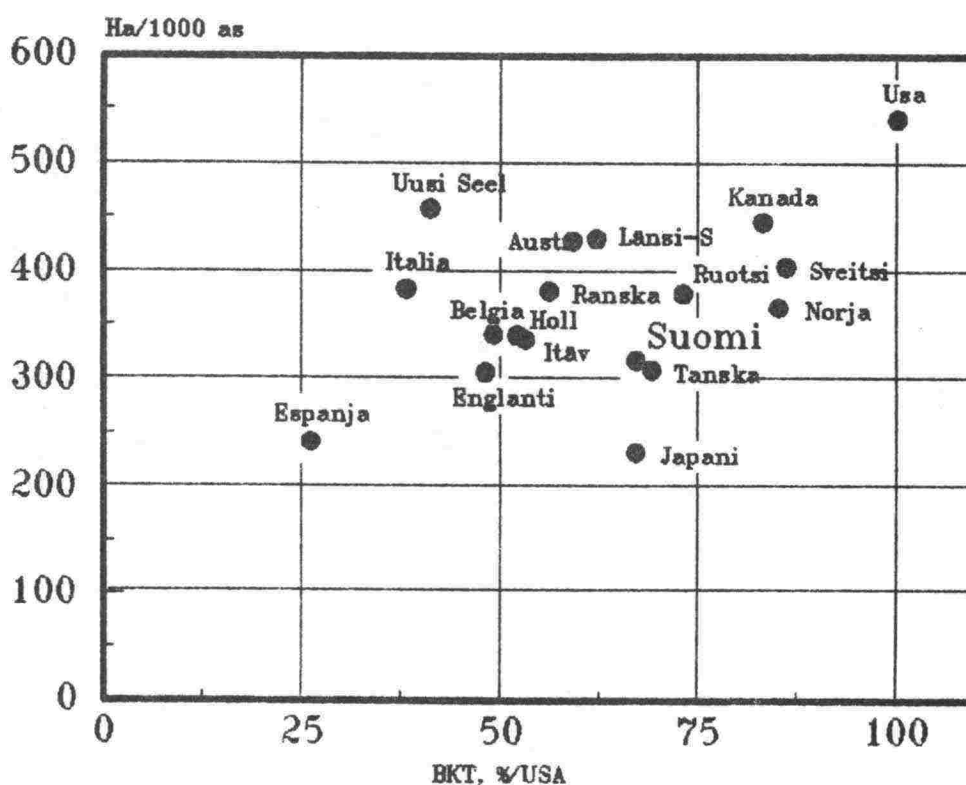
Kuva 6. Reaaliset julkiset kulutusmenot /
asukas OECD-maissa V.1985 (USA=100)



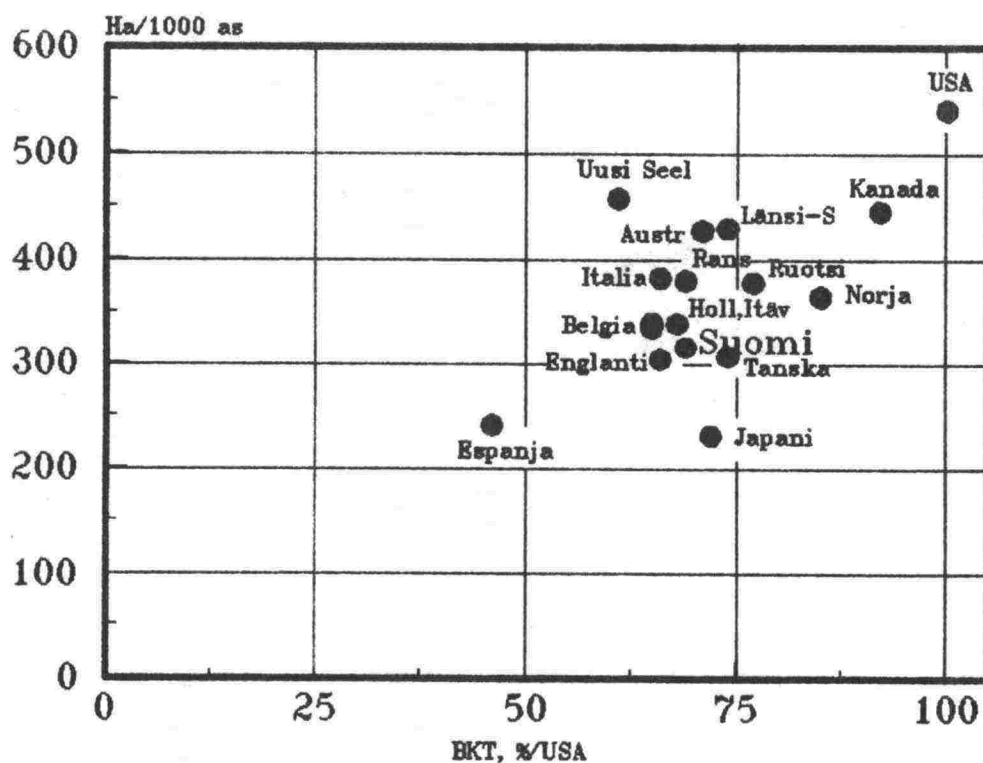
Kuva 7. Reaalinen pääoman muodostus/
asukas OECD-maissa V.1985 (USA=100)



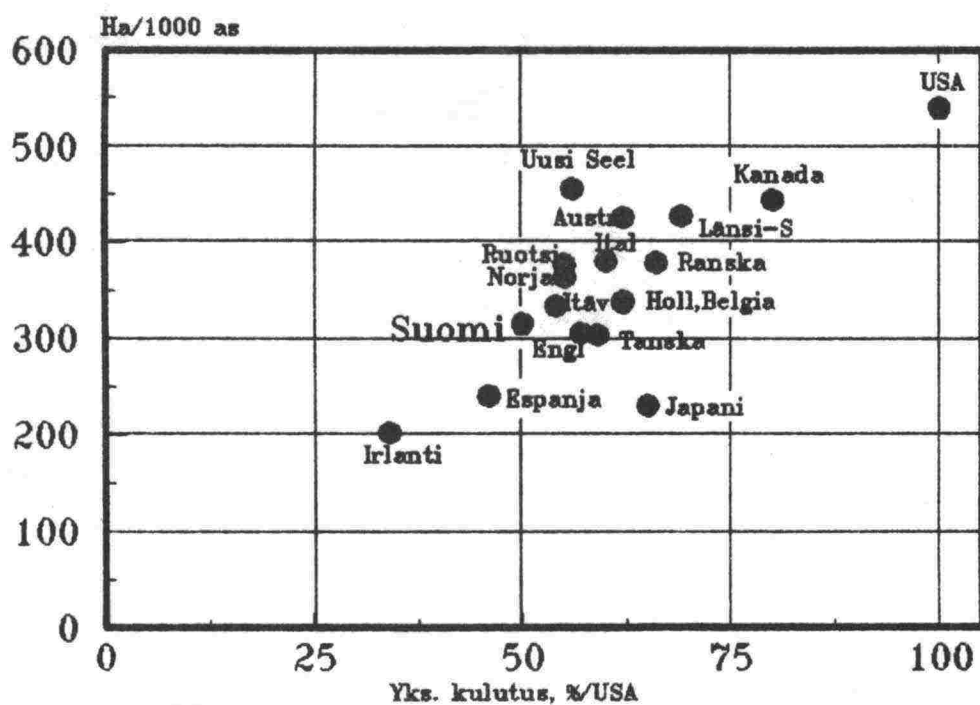
Kuva 8. Henkilöautotiheys nominaalisen BKT:n mukaan
OECD-maissa vuonna 1985 (USA:n BKT=100)



Kuva 9. Henkilöautotiheys reaalisen BKT:n mukaan
OECD-maissa vuonna 1985 (USA:n BKT=100)



Kuva 10. Henkilöautotiheys reaalisen yksityisen kulutuksen
mukaan OECD-maissa v. 1985 (USA:n kul.=100)



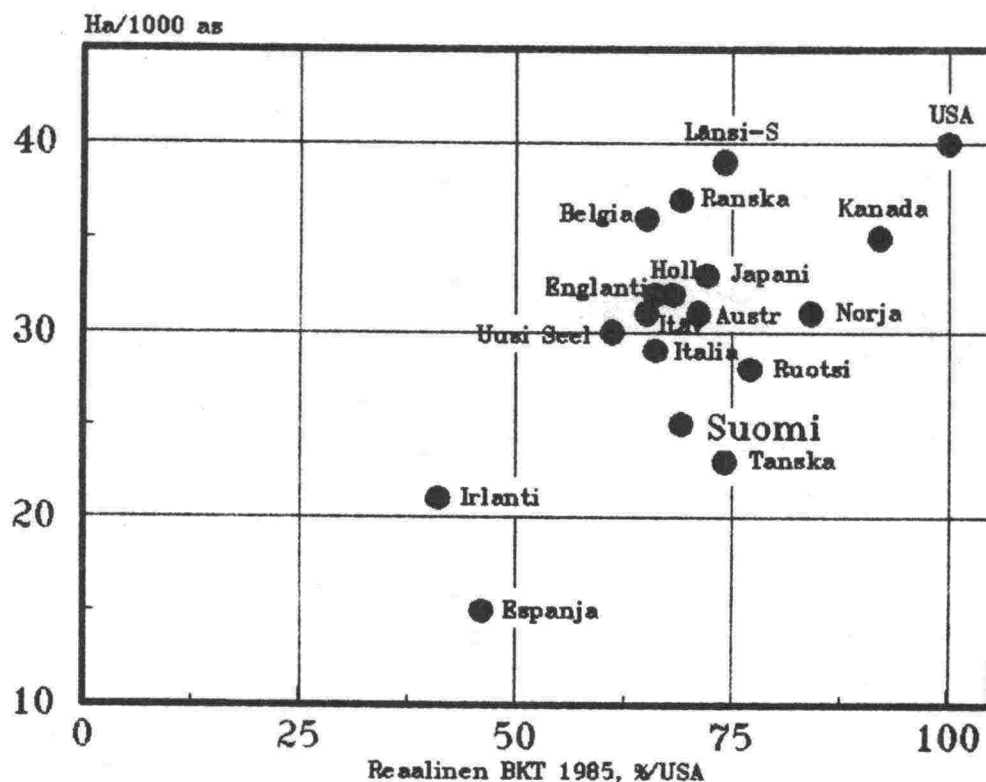
2.3 BKT ja henkilöautojen ensirekisteröinti OECD-maissa 1980 - 85

Reaaliseen kansantuotteeseen verrattuna rekisteröitiin Suomessa vähän uusia henkilöautoja vuosina 1980 - 85, jolloin vuosittainen rekisteröintitiheys oli keskimäärin 25 autoa 1000 asukasta kohti. (kuva 11). Sittemmin ensirekisteröintitiheys on kasvanut jonkin verran ja oli vuonna 1987 jo 31 autoa/1000 as. (ks. luku 5).

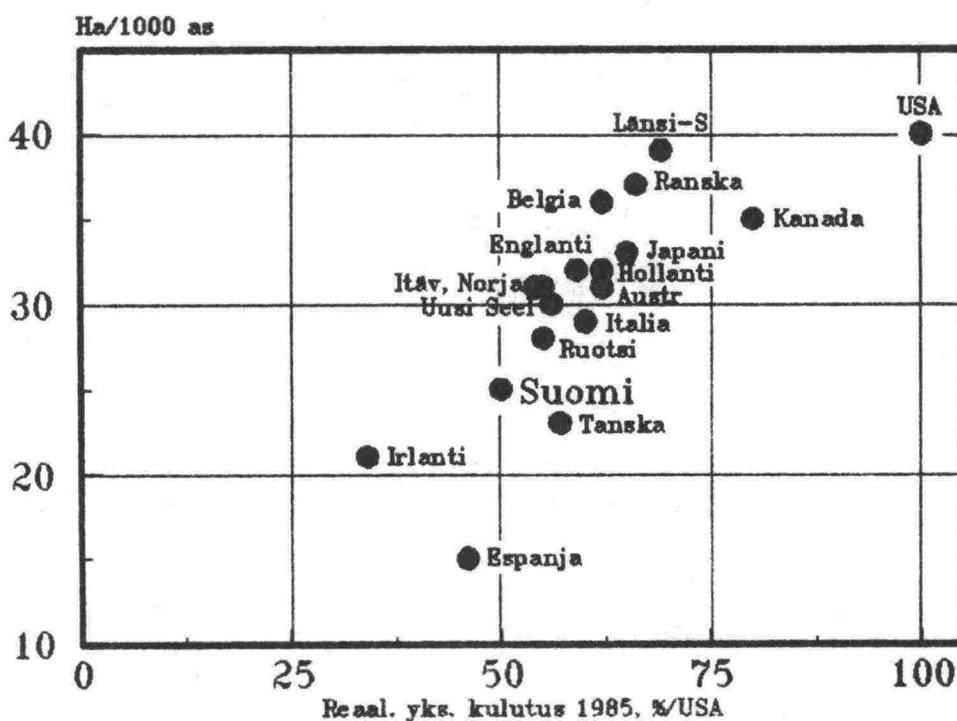
Ensirekisteröintitiheys on pienenlainen myös verrattuna maan yksityisen kulutuksen tasoon (kuva 12). Auton korkea hankintahinta rajoittaa jonkin verran uusien autojen hankintaa. Tanskassa auton hankintahinta on suunnilleen sama kuin Suomessa ja myös siellä ensirekisteröintimäärät ovat olleet pieniä.

Henkilöautojen ensirekisteröinti on luonnollisesti riippuvainen myös maan henkilöautotiheyden tasosta. Suuri henkilöautotiheys kasvattaa korvauskysynnän osuutta ja samalla hankittavien uusien autojen määrää. (kuva 13). Vuonna 1986 myytiin maailmalla suhteellisen paljon uusia henkilöautoja (ks. luku 5).

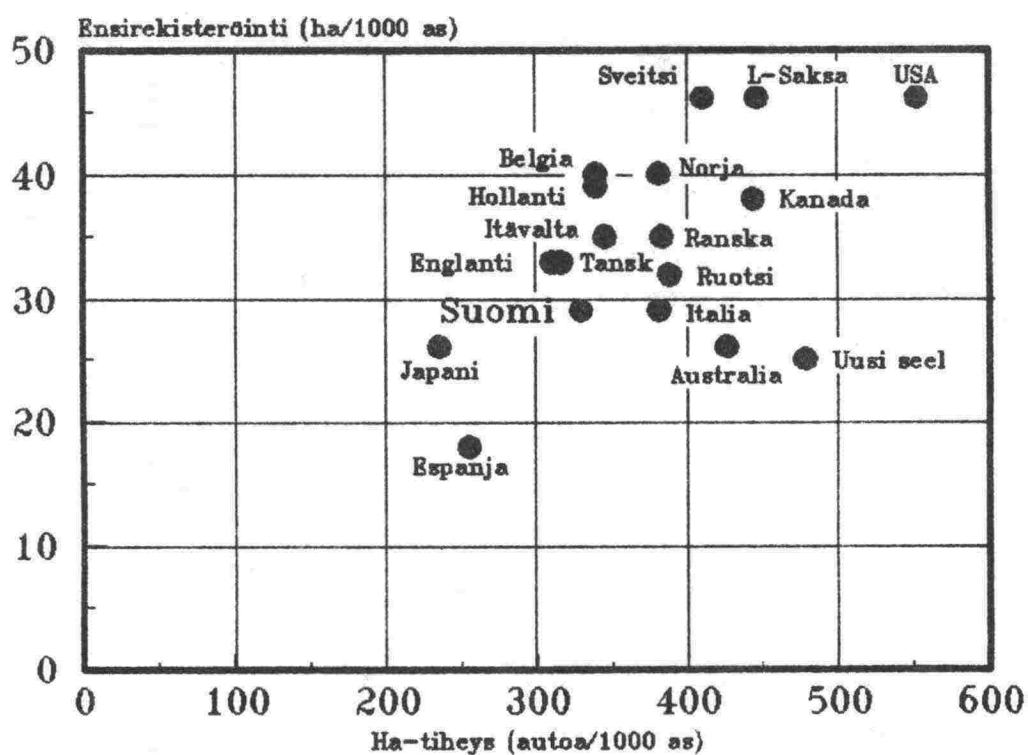
Kuva 11. Henkilöautojen ensirekisteröinti vuosina 1980-85/vuosi reaalisena BKT:n mukaan OECD-maissa



Kuva 12. Henkilöautojen ensirekisteröinti vuosina 1980-85/vuosi reaalisena yks. kul. mukaan OECD-maissa



Kuva 13. Henkilöautojen ensirekisteröinti ha-tiheyden mukaan OECD-maissa vuonna 1986



3. AUTOKANNAN JA AUTOTIHEYDEN KEHITYS

OECD-maat

Henkilöautokannan ja -tiheyden voimakkain kasvuvaihe ajoittuu OECD-maissa 1960-luvulle, USA:ssa tosin jo 1950-luvulle. Tämän jälkeen vuotuinen kasvuvauhti on selvästi hiljentynyt. Viisivuotisjaksoittain henkilöautokanta on kasvanut vuodesta 1960 lähtien seuraavasti (ks. myös taulukko 1):

1960 - 64	10 ... 30 %/vuosi
1965 - 69	5 ... 20 "-
1970 - 74	5 ... 10 "-
1975 - 79	3 ... 6 "-
1980 - 84	1 ... 5 "-
1985 - 86	2 ... 5 "-

1980-luvun puolen välin jälkeen henkilöautokannan kasvu on jonkin verran nopeutunut verrattuna vuosikymmenen alkupuoliskoon. Syynä tähän on mm. polttoaineen hinnan halpeneminen.

Henkilöautotiheyden kehitys ei ole tapahtunut kaikissa maissa samalla tavalla, vaan eri maat näyttävät noudattavan erilaista autoistumiskehitystä. Joissakin maissa autotiheyden kasvu jatkuu edelleen nopeana ja toisissa taas kasvu on hidastunut riippumatta siitä, millä autoistumisen tasolla kyseiset maat ovat. USA:ssa ha-tiheyden kehitys on hidastunut sen jälkeen, kun autotiheys ylitti 500 autoa/1000 asukasta -tason. Joissakin pitkälle autoistuneissa maissa (Kanada, Australia) ha-tiheyden kehitys on laantunut jo sen jälkeen, kun autotiheys saavutti 400 autoa/1000 as.-tason. Muutamissa maissa taas autotiheyden kehitys on ollut verikkaista jo 300 ha/100 asukasta -tason jälkeen (Belgia, Hollanti). Suomessa ja myös monissa pitkälle autoistuneissa maissa (L-Saksa, Sveitsi, Uusi Seelanti) henkilöautotiheyden kasvu näyttää jatkuvan edelleen lineaarisena (taulukko 2, kuvat 14 ja 15).

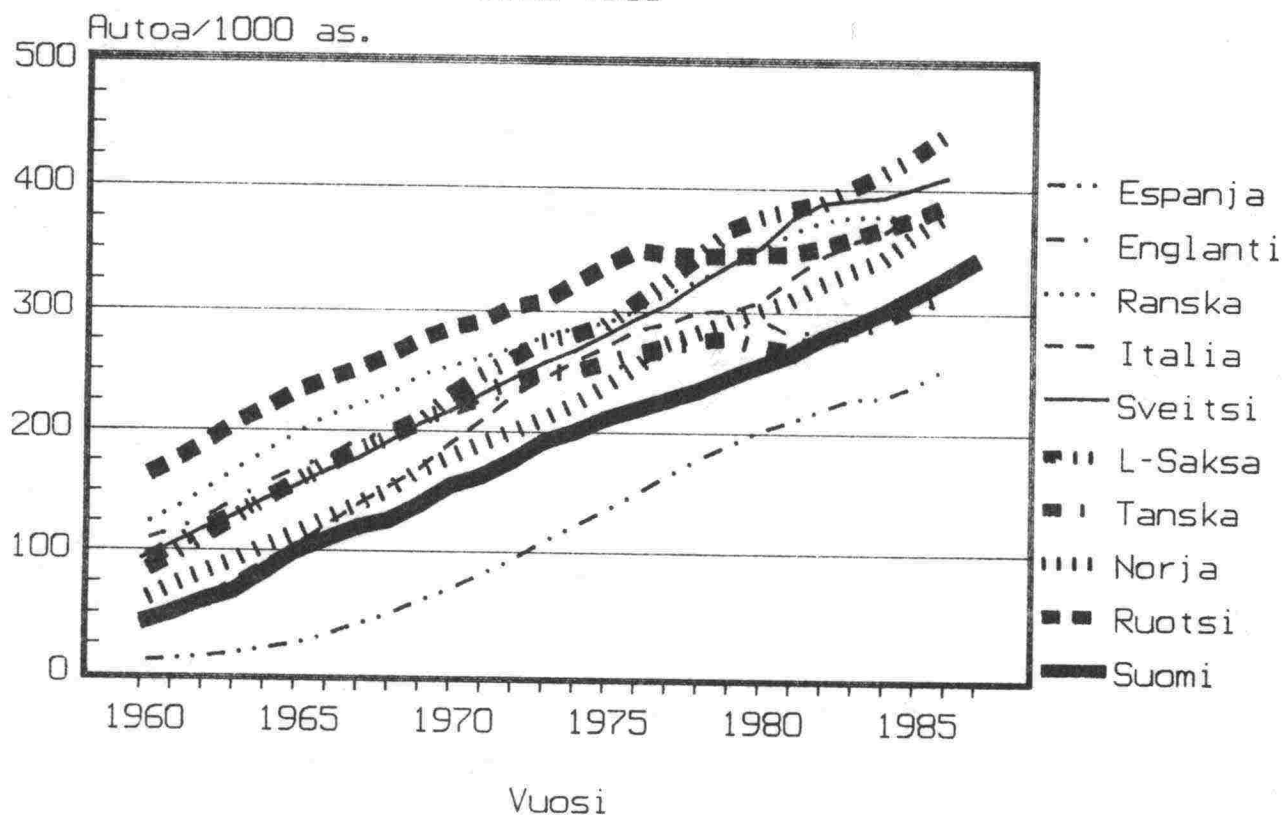
Useimmissa maissa henkilöautotiheys kasvaa edelleen nopeammin kuin BKT. Pisimmälle autoistuneissa maissa kuitenkin autotiheyden kasvu on ollut BKT:n kasvua hitaampaa 1980-luvulla (kuva 16) ja hitaampaa kuin vähemmän

autoistuneissa maissa (kuva 17). Erot sekä BKT:n että ha-tiheyden kasvussa ovat eri maiden välillä 1980-luvulla olleet suuret.

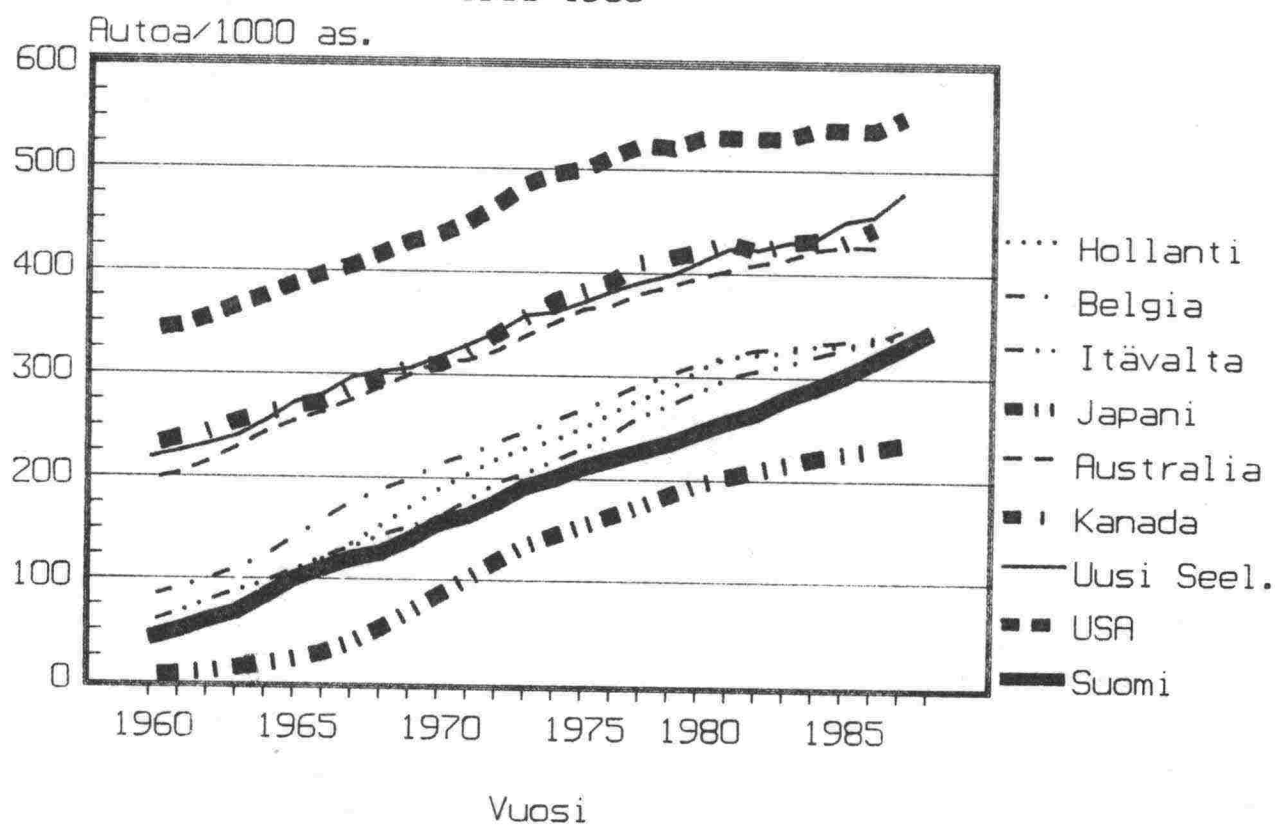
Suomi

Suomessa henkilöautotiheyden kasvu on ollut poikkeuksellisen nopeaa vuosina 1980 - 86. Ainoastaan Italiassa kehitys on ollut 1980-luvulla yhtä nopeaa (kuva 17). Alueellisesti autotiheys on tasoittunut ja erot maan eri osien välillä ovat pieniä. Muissa kunnissa on nykyään hiukan suurempi autotiheys kuin kaupungeissa (taulukot 3 - 6).

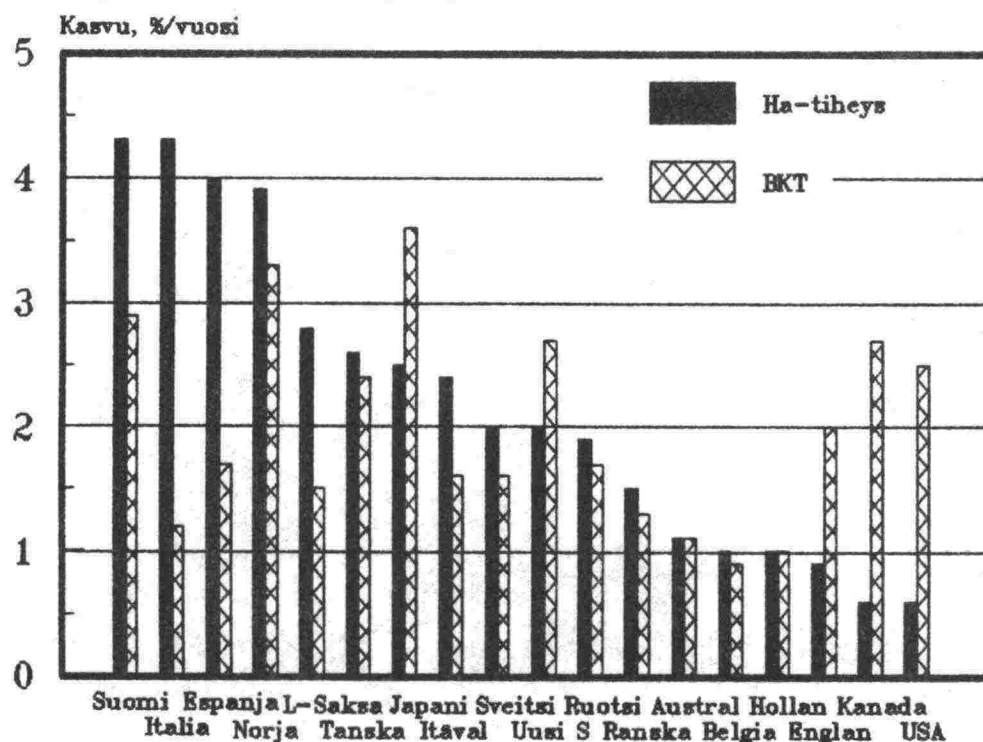
Kuva 14. Henkilöautotiheyden kehitys
1960-1986



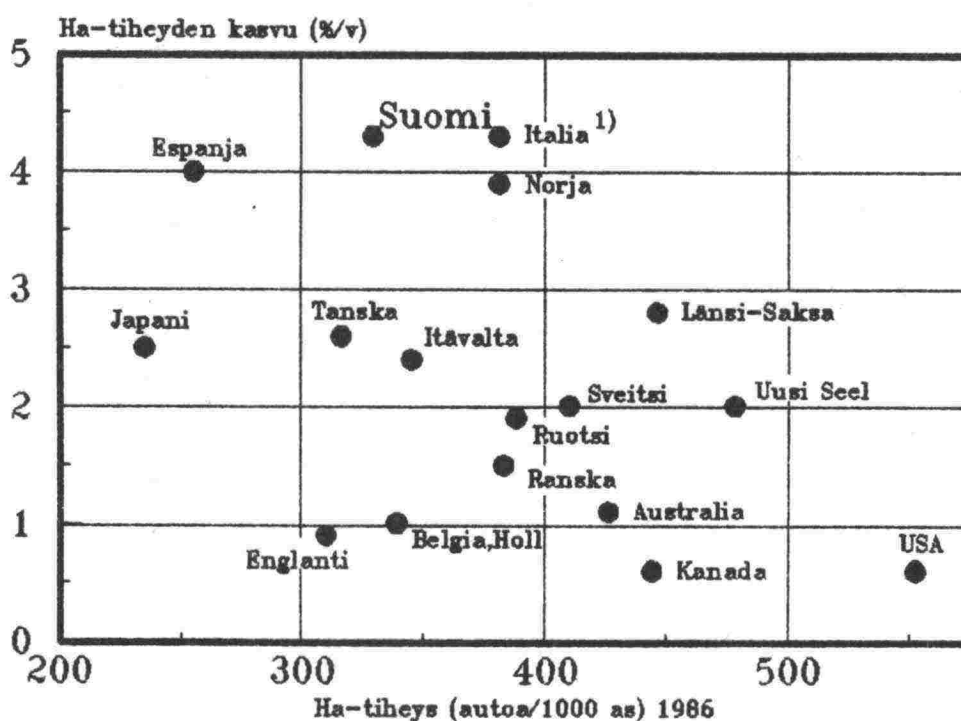
Kuva 15. Henkilöautotiheyden kehitys
1960-1986



Kuva 16. Henkilöautotiheyden ja bruttokansantuotteen kehitys OECD-maissa vuosina 1980-86 (%/v)



Kuva 17. Henkilöautotiheyden kasvu vuosina 1980-86 (%/v) vuoden 1986 ha-tiheyden mukaan OECD-maissa



1) 1980-85

Taulukko 1. Henkilöautokannan kasvu (%/v.) viisivuotiskausittain vuosina 1960 - 1986 ja ha-tiheys vuonna 1986 sekä tiheyden kasvu vuosina 1980 - 86 eräissä maissa

Maa	Ha-tiheys 1986	Ha-kannan kasvu, prosenttia vuodessa						Ha-tiheyden kasvu 1980-86 %/v.
		1960-64	1965-69	1970-74	1975-79	1980-84	1985-86	
Japani	235	76,1	62,9	25,7	8,6	3,7	2,7	2,5
Espanja	255	43,6	32,9	18,1	11,4	4,7	4,9	4,0
Tanska	316	18,5	10,1	4,5	2,7	0,2	4,0	2,6
Englanti	310	15,1	6,1	4,9	1,4	3,5	4,0	0,9
Suomi	329	29,2	14,2	7,9	4,5	4,7	4,9	4,3
Itävalta	345	20,5	11,7	9,3	6,1	2,4	4,0	2,4
Hollanti	339	21,9	23,2	10,9	4,4	2,6	1,8	1,0
Belgia	339	15,5	9,0	7,8	4,9	1,0	1,9	1,0
Norja	381	23,2	13,7	5,4	6,7	3,7	5,5	3,9
Ruotsi	388	10,6	5,0	4,1	1,7	1,4	2,8	1,9
Ranska	383	19,0	6,2	5,8	4,1	2,4	1,1	1,5
Italia ¹⁾	381	36,9	18,6	11,5	4,1	4,3	2,4	4,3
Sveitsi	410	18,6	10,9	6,8	5,0	2,4	2,5	2,0
Australia ¹⁾	426	9,0	7,2	5,2	4,5	3,2	2,6	1,1
L-Saksa	446	26,1	7,8	6,4	6,1	2,3	3,6	2,8
Kanada ¹⁾	444	7,0	5,2	5,8	4,6	1,0	1,8	0,6
Uusi Seelanti	478	5,1	4,6	6,3	3,0	2,9	2,9	2,0
USA	552	4,6	3,5	4,4	2,9	1,5	2,1	0,6

1) 1980-85

Lähde: Bilismen i Sverige 1959 - 1987

Vuosi	Itä- valta	Bel- gia	Tans- ka	Suo- mi	Rans- ka	L- Saksa	Eng- lanti	Ir- lanti	Ita- lia	Hol- lanti	Nor- ja	Es- panja	Ruot- si	Sveit- si	Ka- nada	USA	Ja- pani	Aust- ralia	Uusi Seel.
1960	57	82	89	41	121	81	108	60	40	45	58	10	160	93	229	341	5	197	218
61	67	91	102	49	133	95	116	66	48	53	71	12	173	105	237	345	7	203	224
62	78	99	118	59	149	111	126	73	60	61	82	14	188	118	243	354	9	214	231
63	88	110	129	67	166	126	141	80	76	72	92	17	205	129	253	365	13	228	239
64	97	122	143	83	182	142	156	89	91	87	104	21	218	143	261	375	17	243	254
65	109	141	156	100	197	157	168	98	105	103	115	25	232	154	268	387	22	254	272
66	121	158	170	110	212	173	178	103	121	120	127	32	242	167	273	397	28	263	280
67	132	176	183	120	221	184	192	108	139	135	139	41	251	177	287	405	38	275	297
68	143	188	197	126	230	194	200	116	154	153	151	49	262	191	297	417	52	287	302
69	152	199	210	139	246	207	207	121	169	171	167	60	275	206	306	429	68	300	306
1970	161	213	218	155	254	230	213	132	190	189	179	70	285	217	310	436	85	312	317
71	178	222	232	163	261	247	222	139	209	204	190	82	291	231	323	448	101	314	329
72	195	234	242	176	269	260	233	146	229	218	200	94	303	244	339	465	118	323	341
73	205	245	249	192	278	275	247	155	244	229	211	109	308	257	356	485	134	338	358
74	217	256	250	200	286	280	249	156	258	237	223	122	323	267	372	495	144	351	361
75	229	267	257	211	290	289	252	161	270	249	238	135	337	280	382	500	154	364	371
76	243	279	265	219	301	308	257	170	284	264	254	149	350	294	392	513	164	368	382
77	261	292	271	227	315	326	264	175	290	278	274	164	346	306	410	524	174	380	391
78	272	302	276	235	327	346	273	193	300	288	283	178	345	324	415	521	185	387	398
79	285	312	278	246	338	367	284	203	301	307	292	190	346	339	421	531	196	396	411
1980	299	320	271	256	350	377	294	216	309	319	302	202	347	353	430	532	203	403	424
81	306	326	267	265	365	384	280	225	329	322	311	210	348	376	421	531	209	409	423
82	312	328	280	279	374	389	287	204	346	324	324	220	353	389	430	531	215	414	430
83	320	332	285	289	378	402	284	205	358	330	335	229	361	392	433	540	221	423	434
84	327	335	295	301	378	414	293	213	366	330	345	230	369	394	431	540	226	427	451
85	334	339	306	315	379	428	304	202	381	338	364	240	377	402	444	539	230	426	456
86	345	339	316	329	383	446	310	201		339	381	255	388	410		552	235		478
87				344															

Taulukko 3. Autokanta autolajeittain vuosien 1960 - 1987 lopussa Suomessa

Vuosi	Henkilöautot Kanta 31.12	Kuorma-autot Kanta 31.12	Pakettiautot Kanta 31.12	Linja-autot Kanta 31.12	Erikoisautot Kanta 31.12	Kaikki autot Kanta 31.12
1960	183 409	45 839	19 751	5 778	2 115	256 892
61	219 148	45 781	27 978	6 199	2 480	301 586
62	263 033	45 248	32 504	6 503	2 600	349 888
63	305 444	44 292	34 482	6 844	2 858	393 920
64	375 829	45 143	33 472	6 887	2 924	464 255
65	454 854	44 512	35 922	6 951	3 493	544 856
66	505 926	44 495	40 728	7 158	3 785	602 092
67	551 198	44 161	48 761	7 426	4 211	655 757
68	580 747	44 264	48 369	7 660	4 435	685 475
69	643 057	45 210	51 825	7 861	4 743	752 696
1970	711 968	46 195	56 707	8 116	5 024	828 010
71	752 915	46 572	67 071	8 246	5 252	880 056
72	818 044	47 472	68 632	8 363	5 395	947 906
73	894 104	48 728	71 170	8 429	5 689	1 028 120
74	936 681	50 477	74 420	8 592	6 038	1 076 208
75	996 284	50 905	77 546	8 651	6 581	1 139 967
76	1 032 884	50 887	81 792	8 841	7 069	1 181 473
77	1 075 399	50 295	85 920	8 771	7 261	1 227 646
78	1 115 265	50 479	88 642	8 786	7 630	1 270 802
79	1 169 501	51 756	91 339	8 826	8 136	1 329 558
1980	1 225 931	52 527	96 624	8 963	8 782	1 392 827
81	1 279 192	52 698	102 303	9 054	9 384	1 452 631
82	1 352 055	52 996	108 684	9 066	9 896	1 532 697
83	1 410 438	53 056	114 775	9 102	10 585	1 597 956
84	1 473 975	52 622	121 162	9 069	11 159	1 667 987
1985	1 546 094	52 019	127 618	9 017	11 867	1 746 615
86	1 619 848	51 747	135 718	9 166	12 470	1 828 949
87	1 698 671	51 956	146 219	9 233	13 640	1 919 719

Lähde: Auto ja tie 1987, TVH/Tt

Taulukko 4. Autokannan vuosittaiset kasvuprosentit autolajeittain vuosina 1960 - 1987
Suomessa

Vuosi	Henkilöautot Kasvu %	Kuorma-autot Kasvu %	Pakettiautot Kasvu %	Linja-autot Kasvu %	Erikoisautot Kasvu %	Kaikki autot Kasvu %
1960	12,5	1,4	68,4	6,8	0,6	13,0
61	19,5	-0,1	41,7	7,3	17,3	17,4
62	20,0	-1,1	16,2	4,9	4,8	16,0
63	16,1	-2,1	6,1	5,2	9,9	12,6
64	23,0	1,9	-2,9	0,6	2,3	17,9
65	21,0	-1,4	7,3	0,9	19,5	17,4
66	11,2	-0,0	13,4	3,0	7,7	10,5
67	8,9	-0,8	19,7	3,7	11,3	8,9
68	5,4	0,2	-0,8	3,2	5,3	4,5
69	10,7	2,1	7,1	2,6	6,9	9,8
1970	10,7	2,2	9,4	3,2	5,9	10,0
71	5,8	0,8	18,3	1,6	4,5	6,3
72	8,7	1,9	2,3	1,4	2,7	7,7
73	9,3	2,6	3,4	0,8	5,4	8,5
74	4,8	3,4	4,6	1,9	6,1	4,7
75	6,4	0,8	4,2	0,7	9,0	5,9
76	3,6	-0,0	5,5	2,2	7,4	3,6
77	4,1	-1,2	5,0	-0,8	2,7	3,9
78	3,7	0,4	3,2	0,2	5,1	3,5
79	4,9	2,5	3,0	0,5	6,6	4,6
1980	4,8	1,5	5,8	1,6	7,9	4,8
81	4,3	0,3	5,9	1,0	6,9	4,3
82	5,7	0,6	6,2	0,1	5,5	5,5
83	4,3	0,1	5,6	0,4	7,0	4,3
84	4,5	-0,8	5,6	-0,4	5,4	4,4
1985	4,9	-1,1	5,3	-0,6	6,3	4,7
86	4,8	-0,5	6,3	1,7	5,1	4,7
87	4,9	0,4	7,7	0,7	9,4	5,0

Taulukko 5. Henkilöautotiheys (autoa/1000 as.) lääneittäin vuosina 1970-1987
Suomessa

Lääni	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Uudenmaan	166	174	184	197	200	210	216	223	230
Turun ja Porin	171	179	194	209	217	227	236	244	252
Ahvenanmaan	221	231	254	269	276	288	294	304	318
Hämeen	162	169	181	195	201	212	219	227	234
Kymen	153	161	173	186	195	207	214	223	229
Mikkelin	133	140	155	174	185	198	204	213	224
Pohjois-Karjalan	124	129	147	168	181	195	205	215	225
Kuopion	119	125	140	158	169	184	192	200	210
Keski-Suomen	138	146	160	176	187	201	208	217	226
Vaasan	155	165	182	201	212	227	239	251	261
Oulun	131	139	156	174	187	204	213	223	230
Lapin	125	133	149	168	182	200	208	218	226
Koko maa	152	160	174	190	198	211	218	227	235

Lääni	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Uudenmaan	240	252	261	271	279	295	307	321	333
Turun ja Porin	262	274	284	297	309	321	335	349	366
Ahvenanmaan	335	350	364	378	387	406	423	444	468
Hämeen	244	254	264	276	286	298	313	326	341
Kymen	239	248	259	272	281	294	309	326	341
Mikkelin	235	245	255	269	279	291	305	320	337
Pohjois-Karjalan	237	249	260	276	286	298	313	329	344
Kuopion	221	231	243	256	266	276	290	304	319
Keski-Suomen	238	249	259	272	281	291	307	322	338
Vaasan	274	285	295	307	318	328	343	356	369
Oulun	241	252	263	273	284	294	305	319	335
Lapin	237	248	259	271	283	293	305	319	336
Koko maa	246	257	267	279	289	301	315	329	344

Taulukko 6. Henkilöautotiheyden (autoa/1000 as.) kehitys suuralueittain vuosina 1960-1987

Alue	Ha/1000 as							
	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1986	1987
Etelä-Suomi	51	113	165	215	258	316	330	345
Keski-Suomi	30	80	137	205	257	316	330	346
Pohjois-Suomi	27	77	129	203	251	305	319	335
Koko maa	41	98	152	211	257	315	329	344
- Kaupungit	59	121	167	216	258	313	327	342
- Muut kunnat	31	80	136	203	256	317	331	346

OECD-maat

Liikenteen kehitystietoja ei ole ollut saatavilla kaikista OECD-maista. Lisäksi liikennetiedot ovat esim. autokantatietoihin verrattuina epämääräisempiä. Saatujen tietojen mukaan liikenne on kasvanut vuosina 1982 - 86 melko paljon, 1...6 prosenttia vuodessa, mutta vaihtelee maittain huomattavasti. Taulukkoon 7 on kerätty liikenteen kasvutietoja niistä maista, joista ne on saatu.

Vuosien 1982 - 86 liikenteen kasvulukuja suurentavat vuoden 1986 liikenteen kehitysluvut. Mm. polttoaineen hinnan alenemisen johdosta liikenteen kasvu oli erittäin nopeaa vuoden 1986 aikana, jolloin liikenne lisääntyi 5...10 prosenttia useimmissa maissa.

Liikenteen kasvu oli 1980-luvun puolivälissä nopeampaa kuin vuosikymmenen alussa, jolloin OECD-maiden tieliikenne kasvoi vain 0...2 prosenttia vuodessa.

Henkilöauton vuotuinen ajosuorite näyttää tasaantuvan eri maiden välillä. Niissä maissa, joissa ajosuorite on ollut 1960-luvulta lähtien suuri, se on pienentynyt ja vastaavasti maissa, joissa ajosuorite oli aikaisemmin pieni, se on suurentunut. Autoistuneissa maissa ajosuorite näyttää asettuvan 12-16000 kilometriin vuodessa. Vuoden 1986 aikana ajosuorite kasvoi poikkeuksellisesti useimmissa maissa eli liikennesuorite kasvoi autokannan kasvua enemmän (kuva 18, taulukko 8). Suomessa henkilöauton ajosuorite on muihin maihin verrattuna huomattavan suuri.

Tieliikenteen kiihtyvä kasvuvauhti 1980-luvun puolivälissä näkyy myös kuvassa 19, jossa on verrattu Pohjoismaiden tieliikenteen kehityksiä vuosilta 1975 - 86. Ruotsissa ja Tanskassa tieliikenne jopa pieneni muutamina vuosina vuosikymmenen vaihteessa.

Suomi

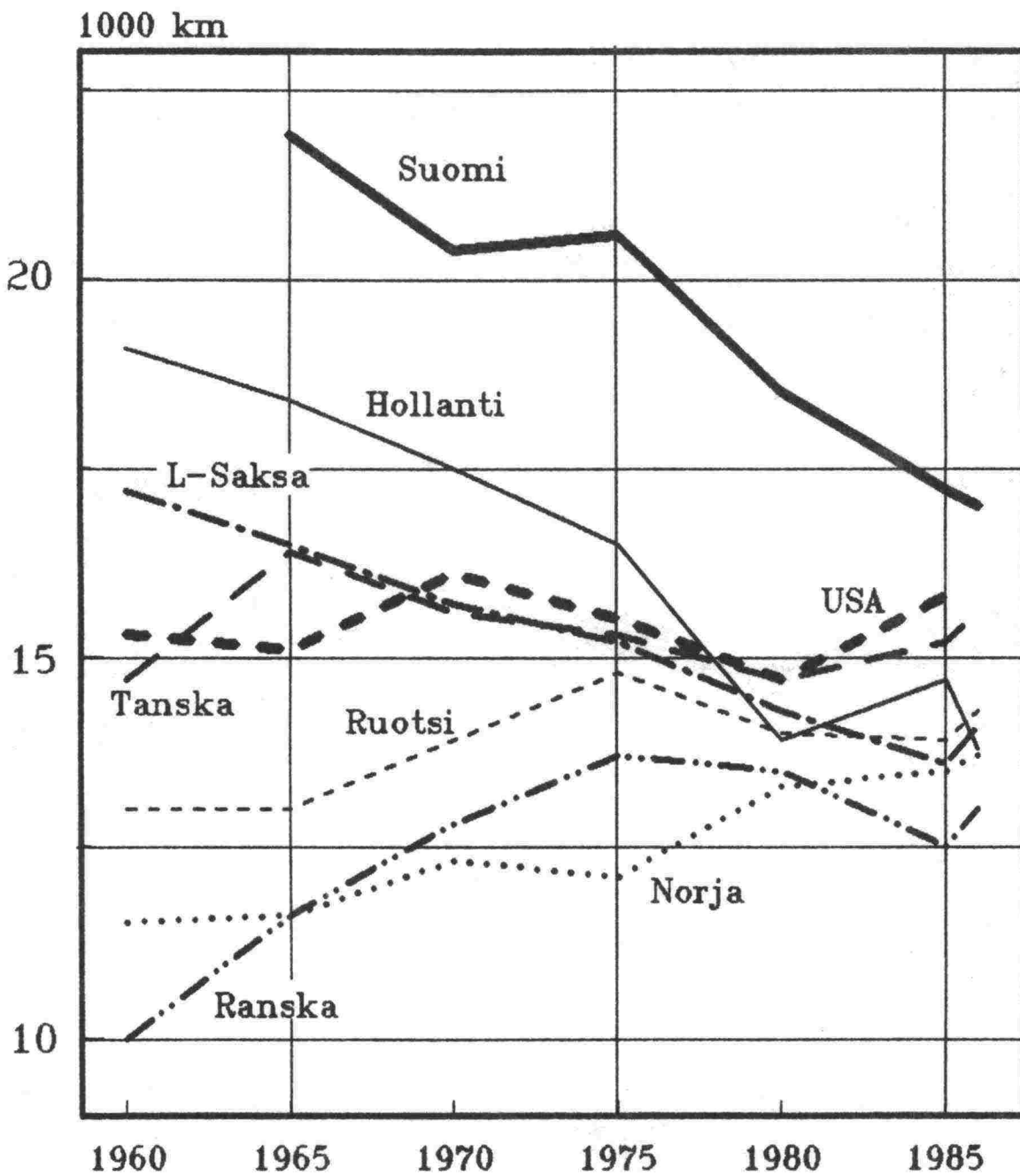
Suomessa kuten muissakin OECD-maissa tieliikenteen kasvu on nopeutunut 1980-luvun puolen välin jälkeen. Vuodesta 1975 lähtien liikenne on kasvanut autolajeittain seuraavasti (%/v.):

	Ha	La	Ka	Pa	Yhteensä
1975-80	1,9	0,0	0,8	0,4	1,6
1980-85	3,7	1,4	1,2	6,9	3,6
1985-87	5,3	0,0	2,3	8,3	5,1

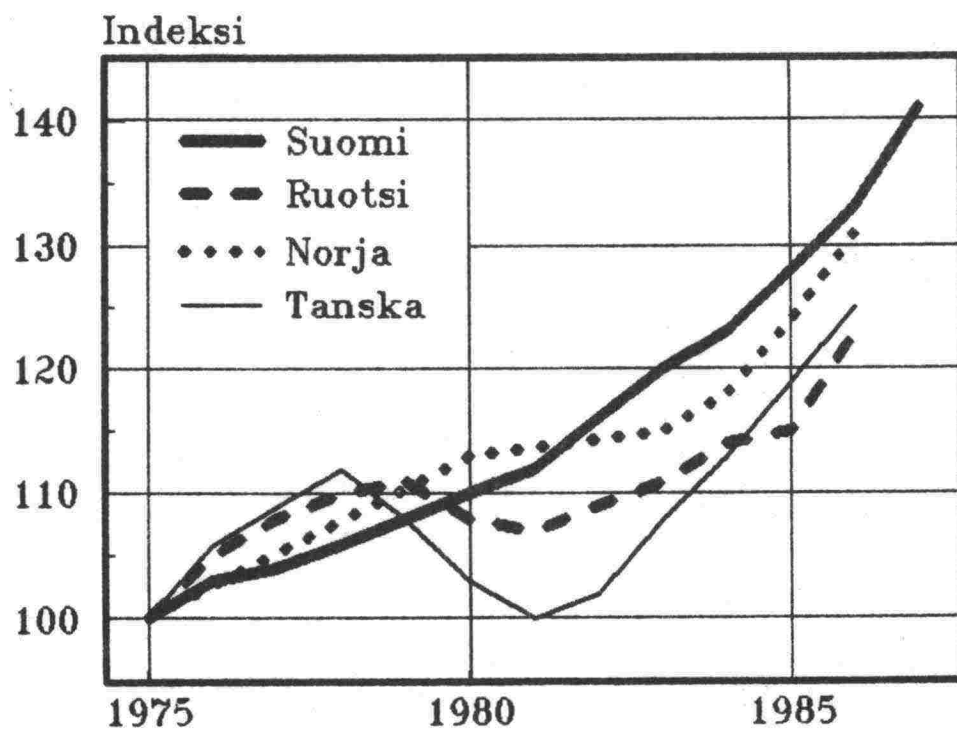
Autolajeittaisia kasvulukuja on esitetty kaikkien teiden ja erikseen yleisten teiden osalta taulukoissa 9 ja 10.

1980-luvulla tieliikenne on kasvanut edelleen eniten Etelä-Suomessa ja pääteillä. Pääteillä liikenne on kasvanut 5-6 prosenttia vuosittain ja koko Etelä-Suomessa 4-5 prosenttia (taulukot 11 - 19). TVL-piireistä Uudenmaan, Hämeen ja Keski-Suomen piireissä liikenne on lisääntynyt eniten.

Kuva 18. Henkilöauton vuotuisen ajosuorituksen kehitys
eräissä maissa vuosina 1960–86 (km/vuosi)



Kuva 19. Tieliikenteen kehitys Suomessa, Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa vuosina 1975–1986 (1975=100)



Taulukko 7. Tieliikenteen kehitys eräissä maissa vuosina 1982 - 86 (%/v.)
sekä erikseen vuonna 1986

Maa	Ajanjakso	Tieliikenteen kasvu 1982 - 86, %/v.		H-liiken- teen kasvu v. 1986, %
		H-autot	Tavara-autot	
Suomi	1982 - 86	3,5	4,2	3,4
Ruotsi	1982 - 86	2,6	0,7	6,2
Norja	1982 - 86	6,0	..	6,8
Tanska	1982 - 86	4,5	2,3	4,5
Itävalta	1982 - 85	1,9	2,3	1,3 ¹⁾
Hollanti	1982 - 86	3,1	2,7	4,8
Belgia	1982 - 85	0,5	-1,0	1,2 ¹⁾
Ranska	1982 - 86	2,1	4,1	5,0
L-Saksa	1982 - 86	3,5	1,7	7,9
Englanti	1982 - 86	3,1	3,1	3,5
Italia	1982 - 85	0,8	3,2	4,0 ¹⁾
Espanja	1982 - 86	2,8	4,2	10,0
Uusi Seelanti	1982 - 85	4,6	1,5	..
USA	1982 - 85	2,0	..	3,4 ¹⁾

¹⁾ 1985

Lähde: World Road Statistics 1982 - 86

Taulukko 8. Henkilöautojen keskimääräinen ajosuorite vuodessa eräissä maissa vuosina 1960-86 (1000 km/v.)

Vuosi	Itä- valta	Bel- gia	Tans- ka	Suo- mi	Rans- ka	L- Saksa	Eng- lanti	Ita- lia	Hol- lanti	Nor- ja	Es- panja	Ruot- si	Sveit- si	Ka- nada	USA	Ja- pani	Aust- ralia	Uusi Seel.
1960			14.7		10.0	17.2	12.3		19.1	11.5	20	13	19.3		15.3			
61			14.6			17.1	12.9		19.0	11.5	20	13	19.0		15.3			
62	15.1		15.6		10.8	16.9	12.8	12	19.1	11.5	20	13	18.1	13.6	15.3			9.5
63	15.1	12.2	16.0		10.8	16.6	12.4	13	18.8	11.5	20	13	18.0	13.9	15.0	17.0	13.7	9.5
64			16.3		11.1	16.7	12.8	11	18.3	11.6	20	13	18.0	14.8	15.1	15.5		9.8
65			16.4	21.9	11.4	16.5	13.0	11	18.4	11.6	20	13	18.1	14.5	15.1	15.6		9.6
66			16.6	21.2	11.6	16.5	13.3	12	17.9	11.7	19.3	13	17.8	15.6	15.3	15.3		10.8
67			16.3	21.8	11.8	16.2	13.3	13	18.3	11.7	18.9	13	17.7	15.4	15.3	15.1		10.6
68		10.7	15.8	21.4	12.2	15.8	13.5	13	18.0	11.7	18.8	13.3	17.5	16.3	15.5	14.6		10.6
69			16.0	21.6	12.2	16.0	13.4	14	17.8	12.0	18.3	13.6	17.3	16.4	15.8	13.8		11.2
1970			15.6	20.4	12.3	15.7	14.0	15	17.5	12.3	18.7	13.9	17.5	16.6	16.1	13.7		11.4
71	16.2		15.9	19.8	12.8	15.6	14.4	16	17.7	12.6	18.9	14.2	17.2	15.5	16.3	12.9	15.9	11.7
72			16.1	20.6	13.3	15.4	14.5	16	17.9	13.0	18.3	14.5	17.2	15.8	16.4	11.6		12.2
73		10.5	16.0	20.7	14.0	15.0	14.4	15	17.9	12.7	17.9	14.6	17.2	16.6	16.0	11.3		12.1
74			14.9	20.8	13.5	14.6	13.9	13	17.0	12.4	16.5	14.7	17.0	16.1	15.2	10.2		
75			15.3	20.6	13.6	15.2	14.0	12.9	16.5	12.1	16.1	14.8	16.2	16.1	15.5	10.2		
76			15.7	20.3	13.7	15.0	14.3	12.0	15.2	11.8	15.5	14.9	16.3	16.1	15.7	10.1	15.4	
77	13.1		15.7	19.8	13.8	14.7	14.4	11.9	15.5	11.8	15.2	15.0	16.5	15.6	15.8	10.4		12.1
78	12.3	12.9	15.7	19.5	13.8	14.7	14.7	12.6	15.5	11.8	14.9	15.0	15.9	14.7	16.2	10.4		
79	12.0	12.9	15.5	19.1	13.8	14.4	15.2	12.0	14.4	12.4	14.7	14.1	15.6	16.0	15.3	11.4	15.0	
1980	11.5	12.7	14.7	18.5	13.5	14.3	14.8	11.4	13.9	13.3	14.5	14.0		16.4	14.7	11.2	15.0	
81	11.0	12.9	13.9	18.0	13.5	13.3	14.5	11.6	13.6	13.0		14.0			14.5	10.0	15.0	
82	11.0	12.9	14.1	17.8	13.4	13.6	13.0	11.6	13.9	12.9		14.0			14.8	9.7	15.3	12.5
83	11.0	13.0	14.7	17.5	12.4	13.8	13.0	10.0	14.2	12.9	9.5	14.0			15.5	10.5		12.6
84	11.0	13.0	15.1	17.3	12.3	14.0	13.0	9.9	14.5	13.2	9.1	14.0	13.8		15.8	10.4		12.5
85	11.0	12.6	15.2	17.2	12.5	13.6	13.0	9.9	14.7	13.5	9.1	13.9	13.8		15.8	10.5		12.1
86	11.0		15.6	17.0	13.0	14.1	14.0		13.8	13.7	9.1	14.3						

Taulukko 9. Liikennesuorituksen kehitys autolajeittain Suomessa vuosina 1975 - 1987
(milj. autokm, yl. tiet, kadut ja yks. tiet)

Vuosi	Ha		La		Ka		Pa		Kaikki	
	Milj. autokm	Kas- vu %	Milj. autokm	Kas- vu %	Milj. autokm	Kas- vu %	Milj. autokm	Kas- vu %	Milj. autokm	Kas- vu %
1975	19 880		640		2 380		1 470		24 370	9,8
76	20 580	3,5	640	+0	2 380	+0	1 490	1,4	25 090	3,0
77	20 870	1,4	640	+0	2 380	+0	1 500	0,7	25 390	1,2
78	21 380	2,4	640	+0	2 380	+0	1 520	1,3	25 920	2,1
79	21 870	2,3	640	+0	2 380	+0	1 530	0,7	26 420	1,9
1980	22 180	1,4	640	+0	2 390	0,4	1 540	0,7	26 760	1,3
81	22 600	1,9	650	1,5	2 400	0,4	1 620	5,2	27 270	1,9
82	23 410	3,6	660	1,5	2 400	+0	1 730	6,8	28 200	3,4
83	24 240	3,6	670	1,5	2 390	-0,4	1 840	6,4	29 140	3,3
84	24 900	2,7	670	+0,0	2 400	+0,0	1 930	4,9	29 900	2,6
1985	25 970	4,3	670	+0,0	2 460	2,5	2 050	6,2	31 150	4,2
86	26 840	3,4	670	+0,0	2 580	4,9	2 260	10,2	32 350	3,9
87	28 640	6,7	670	+0,0	2 540	-1,6	2 400	6,2	34 250	5,9

Lähde: TVH/Tt

Taulukko 10. Liikennesuorituksen kehitys autolajeittain yleisillä teillä Suomessa vuosina 1975 - 1987

Vuosi	Ha		La		Ka		Pa		Kaikki	
	Milj. autokm	Kas- vu %	Milj. autokm	Kas- vu %	Milj. autokm	Kas- vu %	Milj. autokm	Kas- vu %	Milj. autokm	Kas- vu %
1975	13 500		430		1 770		1 010		16 710	
76	14 000	3,7	430	0,0	1 780	0,6	1 010	0,0	17 220	3,1
77	14 100	0,7	430	0,0	1 790	0,6	1 010	0,0	17 330	0,6
78	14 400	2,1	430	0,0	1 800	0,6	1 020	1,0	17 650	1,9
79	14 700	2,1	430	0,0	1 810	0,6	1 020	0,0	17 960	1,8
1980	14 800	0,7	430	0,0	1 840	1,7	1 030	1,0	18 100	0,8
81	15 000	1,4	430	0,0	1 850	0,5	1 090	5,8	18 390	1,6
82	15 600	4,0	440	2,3	1 870	1,1	1 190	9,2	19 100	3,9
83	16 200	3,8	450	2,3	1 860	-0,5	1 290	8,4	19 800	3,7
84	16 900	4,3	450	0,0	1 870	0,5	1 350	4,7	20 570	3,9
1985	17 760	5,1	460	2,2	1 950	4,2	1 440	6,7	21 610	5,1
86	18 390	3,5	460	0,0	2 080	6,7	1 590	10,4	22 520	4,2
87	19 690	7,1	460	0,0	2 040	-2,0	1 690	6,3	23 880	6,0

Lähde: TVH/Tt

Taulukko 11. Liikennesuoritteen (milj.autokm) kehitys tieluokittain vuosina 1980 - 87 Suomessa

Vuosi	Liikennesuorite, milj.autokm					
	Valtatiet	Kantatiet	Seudull. tiet	Kokoojatiet	Yhdys-tiet	Kaikki tiet
1980	7055	2172	2662	2613	3604	18105
81	7264	2229	2728	2555	3595	18370
82	7517	2311	2866	2672	3739	19106
83	7859	2428	2987	2705	3839	19818
84	8359	2551	3086	2744	3848	20588
1985	8776	2704	3376	2868	3895	21619
86	9576	3013	3397	2837	3688	22513
87	10107	3188	3616	3037	3938	23885

Lähde: TVH/Tt

Taulukko 12. Liikennesuoritteen (autokm) muutos (%/v.) tieluokittain vuosina 1980 - 87 Suomessa

Vuosi	Liikennesuoritteen muutos, %/v.					
	Valtatiet	Kantatiet	Seudull. tiet	Kokoojatiet	Yhdys-tiet	Kaikki tiet
1980 - 81	3,0	2,6	2,5	-2,2	-0,2	1,5
81 - 82	3,5	3,7	5,1	4,6	4,0	4,0
82 - 83	4,5	5,1	4,2	1,2	2,7	3,7
83 - 84	6,4	5,1	3,3	1,4	0,2	3,9
84 - 85	5,0	6,0	9,4	4,5	1,2	5,0
1985 - 86	9,1	11,4	0,6	(-1,1)	(-5,3)	4,1
86 - 87	5,5	5,8	6,4	(7,0)	(6,8)	6,1

Lähde: TVH/Tt

Taulukko 13. Liikennesuoritteen (milj.autokm) kehitys yleisillä teillä
TVL-piireittäin vuosina 1980 - 87 Suomessa

TVL-piiri	Liikennesuorite milj.autokm							
	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Uusimaa	3249	3403	3605	3762	3967	4198	4331	4634
Turku	2577	2651	2725	2842	2902	3057	3128	3303
Häme	2176	2247	2360	2497	2600	2763	2902	3043
Kymi	1169	1224	1247	1306	1335	1407	1431	1504
Mikkeli	973	961	994	1024	1076	1134	1211	1305
P-Karjala	794	789	819	827	854	887	932	967
Kuopio	1002	982	1018	1046	1086	1133	1212	1296
K-Suomi	1094	1086	1133	1162	1258	1332	1416	1508
Vaasa	1630	1644	1709	1758	1822	1875	1889	2035
K-Pohjanmaa	611	594	625	648	673	704	749	801
Oulu	1078	1088	1112	1149	1186	1249	1323	1397
Kainuu	492	478	483	496	514	528	554	579
Lappi	1257	1225	1272	1299	1312	1350	1431	1512
Koko maa	18105	18370	19106	19818	20588	21619	22513	23885

Lähde: TVH/Tt

Taulukko 14. Liikennesuoritteen muutos (%/v.) yleisillä teillä TVL-piireittäin
vuosina 1980 - 87 Suomessa

TVL-piiri	Liikennesuoritteen muutos, %/v.						
	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86	1986-87
Uusimaa	4,7	5,9	4,4	5,4	5,8	3,2	7,0
Turku	2,9	2,8	4,3	2,1	5,3	2,3	5,6
Häme	3,3	5,0	5,8	4,1	6,3	5,0	4,9
Kymi	4,7	1,9	4,7	2,2	5,4	1,7	5,1
Mikkeli	-1,2	3,4	3,0	5,1	5,4	6,8	7,8
P-Karjala	-0,6	3,8	1,0	3,3	3,9	5,1	3,8
Kuopio	-2,0	3,7	2,8	3,8	4,3	7,0	6,9
K-Suomi	-0,7	4,3	2,6	8,3	5,9	6,3	6,5
Vaasa	0,9	4,0	2,9	3,6	2,9	0,7	7,7
K-Pohjanmaa	-2,8	5,2	3,7	3,9	4,6	6,4	6,9
Oulu	0,9	2,2	3,3	3,2	5,3	5,9	5,6
Kainuu	-2,8	1,0	2,7	3,6	2,7	4,9	4,5
Lappi	-2,5	3,8	2,1	1,0	2,9	6,0	5,7
Koko maa	1,5	4,0	3,7	3,9	5,0	4,1	6,1

Lähde: TVH/Tt

Taulukko 15. Koko liikennesuoritteen kasvukertoimet yleisillä teillä TVL-piireittäin ja tieluokittain vuosina 1980 - 1987

TVL-piiri	Valtatiet	Kantatiet	Seud.tiet	Kok.tiet	Yhdystiet	Yleiset tiet
Uusimaa	1,53	1,56	1,42	1,19	1,23	1,43
Turku	1,37	1,44	1,47	1,07	1,09	1,28
Häme	1,43	1,64	1,52	1,34	1,16	1,40
Kymi	1,44	0,98	1,58	1,29	0,94	1,29
Mikkeli	1,50	1,42	1,23	1,21	1,10	1,34
P-Karjala	1,46	1,28	1,40	0,91	0,99	1,22
Kuopio	1,38	2,35	1,06	1,11	1,07	1,29
K-Suomi	1,54	1,63	1,25	1,14	1,23	1,38
Vaasa	1,34	1,35	1,33	1,13	1,08	1,25
K-Pohjanmaa	1,52	1,39	1,28	1,31	1,10	1,31
Oulu	1,42	1,28	1,44	1,19	1,01	1,30
Kainuu	1,35	1,35	1,03	1,16	0,95	1,18
Lappi	1,33	1,31	1,16	1,10	0,94	1,20
Koko maa	1,43	1,47	1,36	1,16	1,09	1,32

Lähde: TVH/Tt

Taulukko 16. Liikennesuoritteen (autokm) kehitys vuosina 1980 - 87
suuralueittain ja tieluokittain Suomessa

Alue	Liikenteen kasvu 1980-1987, %					
	Valta- tiet	Kanta- tiet	Seud. tiet	Kokooja- tiet	Yhdys- tiet	Kaikki tiet
Etelä-Suomi	44,5	50,6	46,3	19,4	12,9	36,1
Keski-Suomi	45,0	46,8	26,4	12,3	9,4	29,6
Pohjois-Suomi	37,0	31,2	21,7	14,2	-2,9	23,4
Koko maa	43,3	46,8	35,8	16,2	9,3	31,9

Lähde: TVH/Tt

Taulukko 17. Liikennesuoritteen (autokm) muutos vuosina 1980 - 87 (%/v.)
suuralueittain ja tieluokittain Suomessa

Alue	Liikenteen kasvu 1980-87, %					
	Valta- tiet	Kanta- tiet	Seud. tiet	Kokooja- tiet	Yhdys- tiet	Kaikki tiet
Etelä-Suomi	5,4	6,0	5,6	2,6	1,7	4,5
Keski-Suomi	5,5	5,6	3,4	1,7	1,3	3,8
Pohjois-Suomi	4,6	4,0	2,8	1,9	-0,4	3,0
Koko maa	5,3	5,6	4,5	2,2	1,3	4,0

Lähde: TVH/Tt

Taulukko 18. Keskimääräisen vuorokausiliikenteen kehitys (KVL, autoja) vuosina 1980 - 1987 tieluokittain Suomessa

Vuosi	KVL, autoja					
	Valta- tiet	Kanta- tiet	Seudull. tiet	Kokooja- tiet	Yhdys- tiet	Kaikki tiet
1980	2611	1618	1003	491	240	669
81	2692	1662	1013	482	237	675
82	2785	1720	1055	505	245	699
83	2912	1761	1099	512	250	722
84	3092	1853	1130	520	250	748
1985	3241	1954	1184	526	256	784
86	3534	2085	1198	526	241	814
87	3725	2209	1267	563	256	862

Lähde: TVH/Tt

Taulukko 19. Keskimääräisen vuorokausiliikenteen (KVL) muutos (%/v.) vuosina 1980 - 87 tieluokittain Suomessa

Vuosi	KVL, muutos, %/v.					
	Valta- tiet	Kanta- tiet	Seudull. tiet	Kokooja- tiet	Yhdys- tiet	Kaikki tiet
1980 - 81	3,1	2,7	1,0	-1,8	-1,3	0,9
81 - 82	3,5	3,5	4,1	4,8	3,4	3,6
82 - 83	4,6	2,4	4,2	1,4	2,0	3,3
83 - 84	6,2	5,2	2,8	1,6	0,0	3,6
84 - 85	4,8	5,5	4,8	1,2	2,4	4,8
1985 - 86	9,0	6,7	1,2	(0,0)	(-5,9)	3,8
86 - 87	5,4	5,9	5,8	(7,0)	(6,2)	5,9

Lähde: TVH/Tt

5. HENKILÖAUTOJEN ENSIREKISTERÖINTI JA POISTUMA

OECD-maat

Henkilöautojen ensirekisteröintitiheyden (uusja/1000 as.) kehityksessä on selvä ero pitkälle autoistuneiden ja vähemmän autoistuneiden maiden välillä. Pitkälle autoistuneissa maissa ensirekisteröintitiheys on suurempi ja saavutti nykyisen tasonsa jo 1970-luvulla. Tämän jälkeen ensirekisteröintitiheys on pysynyt näissä maissa suunnilleen ennallaan (taulukko 20, kuva 20).

Niissä maissa, joissa autotiheys ei ole kovin suuri, ensirekisteröintitiheys on lisääntynyt edelleen myös 1980-luvulla. Myös Suomi kuuluu näihin maihin ja Suomessa henkilöautokauppa saavutti tähänastisen huippunsa vuonna 1987, jolloin ostettiin 31 uutta autoa 1000 asukasta kohti.

Ensirekisteröintiä voidaan tarkastella paitsi väkilukuun suhteutettuna myös autokantaan verrattuna. 1970-luvulta lähtien uusien autojen suhteellinen osuus kannasta on hiljalleen pienentynyt, kun autokanta ja auton käyttöikä ovat kasvaneet. Ensirekisteröintien prosenttiosuus edellisen vuoden kannasta laskettuna vaihtelee eri maissa nykyään 10 prosentin molemmin puolin (taulukko 21).

Autojen ensirekisteröinti jakaantuu autokannan nettolisäykseen ja poistumaan. Poistuman suuruudella on huomattavaa merkitystä autokannan kasvuun. Poistuman osuus ensirekisteröinneistä on kasvanut kaikissa autoistuneissa maissa. Pitkälle autoistuneissa maissa ensirekisteröinneistä kolme neljäsosaa menee nykyään poistuman korvaamiseen (ks. myös kuva 21, taulukko 22):

Poistuman osuus ensirekisteröinneistä, %

	OECD-Eurooppa	Muut OECD-maat
1960 - 70	30	65
1970 - 80	60	70
1980 -	70	80

Poistumaa voidaan verrata myös autokantaan. Pitkälle autoistuneissa maissa kannasta laskettu poistumaprosentti on pysynyt 1970-luvulta lähtien vakiona ja muissa maissa yleensä jonkin verran suurentunut. Keskimäärin OECD-maissa kannasta poistuu vuosittain 6 - 8 prosenttia autoja (taulukko 23).

Suomi

Suomi poikkeaa melko paljon muista maista henkilöautojen ensirekisteröintien ja poistuman suhteen. Suomessa ostetaan asukasluvuun nähden melko vähän uusia autoja. Kun Suomessa ensirekisteröintitiheys on ollut viime vuosina 25 - 30 autoa 1000 asukasta kohti, vastaava luku monissa muissa maissa on 35 - 45 autoa. Suomessa henkilöautokantaan on 1980-luvulla tullut vuosittain noin 9 prosenttia uusia henkilöautoja, kun Keski-Euroopan maissa autokanta uudistuu 10 - 12 prosentilla vuosittain (taulukko 24).

Suomen ensirekisteröintitiheys on melko alhainen verrattuna myös BKT:een. Sen sijaan autokaupan volyymi vastaa hyvin yksityisen kulutuksen tasoa (ks. kuvat 11 ja 12).

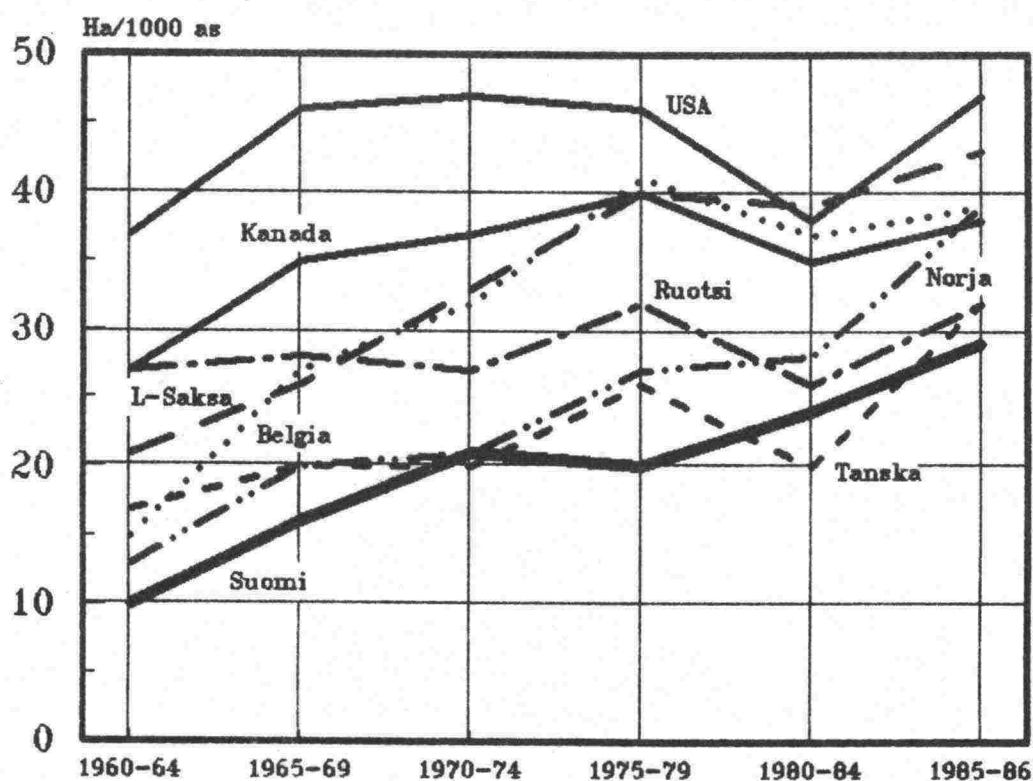
Suomessa henkilöautojen poistuma on huomattavan pieni verrattiinpa sitä ensirekisteröinteihin tai autokantaan. Edellisen vuoden kannasta laskettuna poistuman osuus on kuluvalle vuosikymmenellä ollut vain noin 4 prosenttia, kun yleisin poistumaprosentti on 6 - 8. Pienestä poistumasta on ollut seurauksena, että autokannan keski-ikä ja auton käyttöikä (poistuman keski-ikä) ovat kasvaneet nopeasti (taulukko 25).

Ensirekisteröinteihin verrattuna poistuma on noin 50 prosenttia, joten puolet ostetuista uusista autoista lisää autokantaa. Pitkälle autoistuneissa maissa 20 - 30 prosenttia uusista autoista lisää autokantaa.

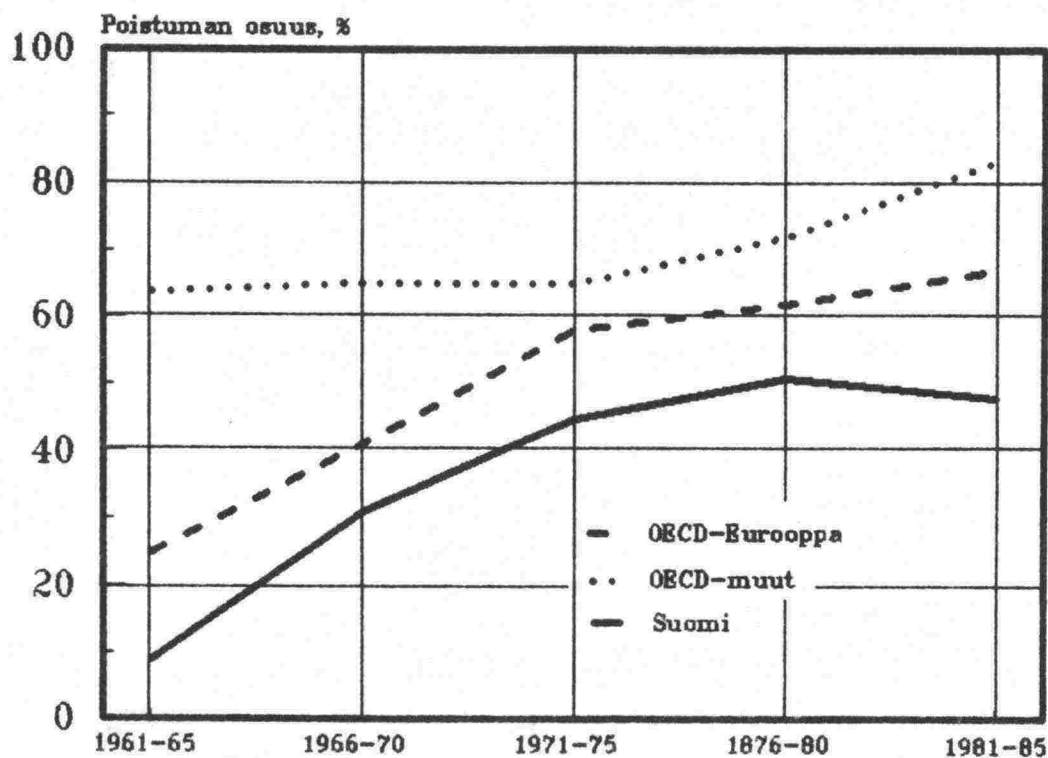
Poistuman osuus ensirekisteröinneistä ilmentää etäisyyttä henkilöautotiheyden kyllästymistasoon. Kyllästymistaso saavutetaan silloin kun ensirekisteröinnit menevät lähes kokonaan poistuman korvaamiseen ja autokanta kasvaa enää vain väestön kasvun suhteessa. Koska Suomessa vain puolet ensirekisteröinneistä menee poistuman korvaamiseen, on meillä ha-tiheyden kyllästymistaso vielä melko kaukana, ja siksi autokannan kasvu on vielä nopeaa.

Henkilöautojen poistuman pienuus johtuu osaltaan Suomen autoistumisen melko varhaisesta vaiheesta. Autokannasta poistuvat nyt pääasiallisesti ne autot, jotka rekisteröitiin vuosina 1970 - 1976. Tällöin ensirekisteröintimäärät olivat 50 prosenttia nykyisiä pienempiä (taulukko 26). Koska 1970-luvun lopulla ensirekisteröintimäärät olivat samoin pieniä nykyisiin verrattuna, poistuman tuntuva kasvu ajoittunee vasta 1990 luvun puoliväliin.

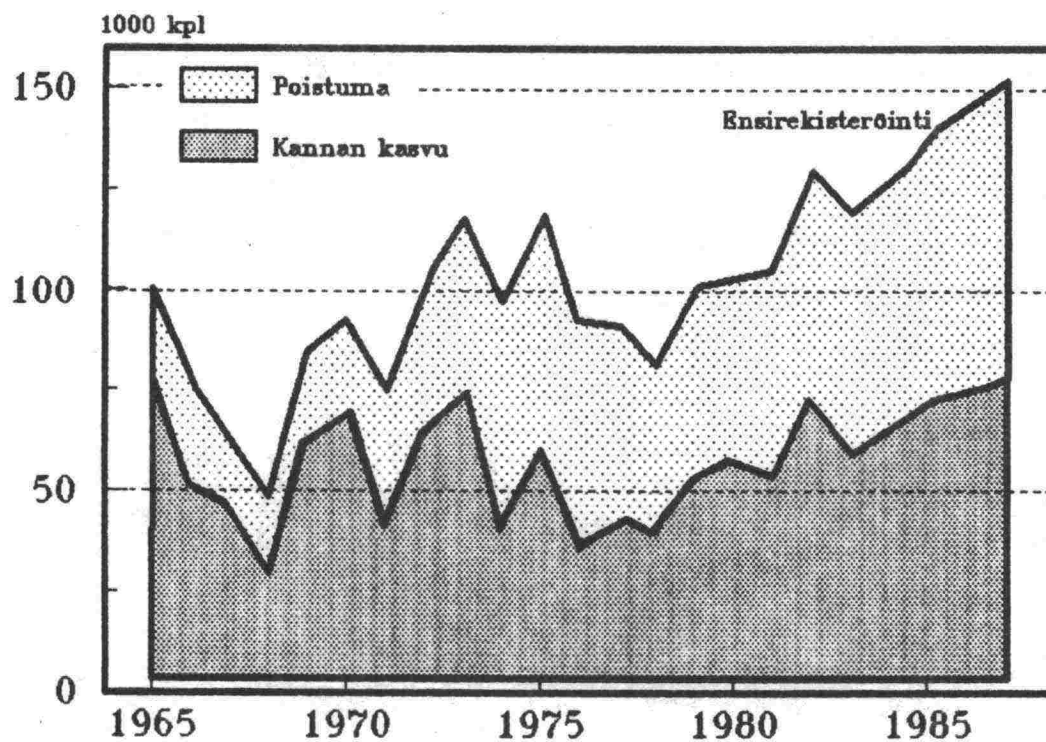
Kuva 20. Henkilöautojen ensirekisteröintitiheys
(ha/1000 as) eräissä maissa vuosina 1960-86



Kuva 21. Poistuman osuus henkilöautojen ensirekisteröinneistä vuosina 1961-1985 eräissä maissa (%/v)



Kuva 22. Henkilöautojen ensirekisteröinti, kannan kasvu ja poistuma Suomessa vuosina 1965-87



Taulukko 20. Henkilöautojen ensirekisteröintitiheys (ha/1000 as.) eräissä maissa vuosina 1960 - 1986

Vuosi	Itä- valta	Bel- gia	Tans- ka	Suo- mi	Rans- ka	L- Saksa	Eng- lanti	Ir- lanti	Ita- lia	Hol- lanti	Nor- ja	Es- panja	Ruot- si	Sveit- si	Ka- nada	USA	Ja- pani	Aust- ralia	Uusi Seel.
1960			14	5	14	18	16	10	8	7		2	21	17	25	36	2		15
61	11		16	6	16	19	14	10	10	9		2	24	20	24	32	2		16
62	12	15	20	9	19	21	15	11	12	12	14	3	26	22	27	37	3	25	17
63	13	18	16	11	22	22	19	13	19	15	14	3	30	22	29	40	4	28	23
64	13	21	20	18	22	23	22	14	16	19	17	4	34	23	31	42	5	30	26
65	15	24	17	22	22	26	21	15	17	25	17	5	36	24	35	48	6	29	25
66	17	24	20	17	25	25	20	14	19	17	18	8	27	25	34	46	7	26	24
67	17	25	20	14	25	23	21	14	22	21	19	9	22	26	33	42	11	28	21
68	18	28	19	10	25	24	21	18	22	26	18	9	27	28	36	47	16	31	18
69	14	32	24	18	27	30	18	17	23	27	26	11	28	31	36	47	20	33	20
1970	17	31	22	20	26	35	20	18	25	33	19	12	25	34	30	41	23	33	25
71	26	27	21	16	29	35	24	17	27	30	22	13	24	37	35	47	23	32	26
72	30	34	18	22	32	35	31	21	27	32	20	15	27	41	37	50	25	31	31
73	25	34	24	26	33	33	30	25	26	32	23	17	28	37	42	54	27	32	35
74	22	34	16	21	29	27	23	20	23	30	23	16	32	31	40	41	21	34	33
75	25	37	23	25	28	34	22	17	19	33	26	16	35	30	37	39	25	37	29
76	30	42	30	20	35	38	23	22	21	37	32	17	38	32	39	45	22	33	25
77	39	43	28	19	36	42	24	26	22	40	37	18	29	37	41	50	22	32	21
78	21	42	26	17	37	43	29	33	20	42	20	18	24	43	41	50	25	30	23
79	28	43	25	21	37	43	31	28	25	41	22	17	26	44	42	47	26	32	24
1980	32	41	14	22	35	39	28	28	27	32	24	15	23	44	40	40	24	31	26
81	29	36	17	22	40	40	31	31	30	30	31	16	25	49	38	37	42	33	35
82	29	36	20	26	45	37	32	22	35	31	34	17	29	46	29	33	44	40	35
83	34	35	23	25	37	40	33	17	28	32	27	14	26	43	34	38	26	28	24
84	29	36	26	26	32	39	31	16	29	32	26	14	28	41	36	44	26	26	30
85	32	37	31	28	32	39	32	17	29	34	38	15	31	41	38	46	26	26	25
86	35	40	33	29	35	46	33	16		39	40	18	32	46		46	26		25
87				31															

Taulukko 21. Henkilöautojen ensirekisteröintien prosenttiosuus edellisen vuoden kannasta viisivuotiskausittain (%/v.) eräissä maissa vuosina 1970 - 1986

Maa	Ensirekisteröinti, %			
	1970-74	1975-79	1980-84	1985-86
Suomi	13	9	9	9
Ruotsi	9	9	8	9
Norja	11	11	8	11
Tanska	9	10	8	11
L-Saksa	13	13	10	11
Hollanti	15	14	10	11
Belgia	15	15	11	12
Englanti	11	10	10	10
Ranska	12	11	10	9
Italia	12	8	9	7
Sveitsi	15	13	12	11
Itävalta	13	11	10	10
Espanja	17	13	7	7
Japani	25	15	12	11
Kanada	11	10	8	9
USA	11	9	7	9
Australia	11	9	8	7
Uusi Seelanti	10	6	6	6

Lähde: Bilismen i Sverige
1970-1987

Taulukko 22. Poistuman osuus (%) henkilöautojen ensirekisteröinneistä vuosina
1961 - 1986 eräissä maissa

Maa	Ha/1000 as. v. 1986	Poistuma, %					
		1961-65	1966-70	1971-75	1976-80	1981-85	1986
Espanja	255	0	10	13	21	37	29
Tanska	316	21	41	61	89	88	66
Englanti	310	33	55	70	69	69	68
Suomi	329	9	31	45	51	48	49
Itävalta	345	20	19	48	53	73	70
Hollanti	339	27	31	61	63	74	91
Belgia	339	34	49	67	75	89	79
Norja	381	24	36	46	53	51	53
Ruotsi	388	52	59	64	93	77	62
Ranska	383	28	56	76	67	77	84
Italia	381 ¹⁾	12	23	33	66	52	78
Sveitsi	410	45	57	64	63	59	79
L-Saksa	446	31	46	64	57	76	60
Yht.		25	41	58	62	67	69
Japani	235	15	16	42	59	72	74
Australia	426 ¹⁾	58	61	68	76	56	65
Kanada	444 ¹⁾	73	75	62	77	92	70
Uusi Seelanti	478	49	59	65	56	56	28
USA	552	77	78	72	76	86	52
Yht.	-	64	65	65	72	83	57

Lähde: Bilismen i Sverige 1987

TRRL Laboratory Report 1070

1) 1985

Taulukko 23. Henkilöautojen vuotuisen poistuman prosenttiosuus edellisen vuoden kannasta viisivuotisjaksottain vuosina 1970 - 1986 eräissä maissa

Maa	Poistuma edellisen vuoden kannasta, %			
	1970-74	1975-79	1980-84	1985-86
Suomi	5	5	4	4
Ruotsi	5	7	6	6
Norja	4	5	5	6
Tanska	5	7	7	7
L-Saksa	7	7	8	7
Hollanti	6	8	7	9
Belgia	8	10	10	10
Englanti	6	5	7	7
Ranska	7	7	6	8
Italia	3	4	4	5
Sveitsi	8	8	7	7
Itävalta	5	6	7	6
Espanja	-	-	2	2
Japani	7	7	9	9
Kanada	6	6	7	7
USA	6	6	5	6
Australia	5	5	4	5
Uusi Seelanti	-	4	3	3

Lähde: Bilismen i Sverige
1970 - 1987

Taulukko 24. Henkilöautojen ensirekisteröintien prosenttiosuus edellisen vuoden kannasta eräissä maissa vuosina 1980 - 1986

Maa	Ensirekisteröinti, % ed. vuoden kannasta						
	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Suomi	7	9	10	9	9	9	9
Ruotsi	8	7	8	7	8	9	9
Norja	5	9	9	8	8	11	11
Tanska	9	5	6	9	10	11	11
L-Saksa	11	10	9	10	10	9	11
Hollanti	11	9	9	10	10	10	11
Belgia	12	11	11	11	11	11	12
Englanti	10	10	10	11	10	10	10
Ranska	10	10	10	10	9	8	9
Italia	9	10	10	8	8	6	8
Sveitsi	13	12	12	11	10	10	11
Itävalta	11	9	9	11	9	10	10
Espanja	8	7	7	7	6	6	7
Japani	13	12	12	12	12	11	11
Kanada	9	9	7	8	9	9	9
USA	7	7	6	7	8	8	9
Australia	8	8	8	7	7	8	6
Uusi Seelanti	6	7	6	6	7	6	5

Lähde: Bilismen i Sverige
1980 - 87

Taulukko 25. Henkilöautokannan keski-ikä vuosina 1960 - 1987
sekä henkilöautojen poistuman keski-ikä vuosina
1969 - 1987 Suomessa

Vuosi	Kannan keski-ikä vuotta	Poistuman keski-ikä vuotta
1960	5,6	-
1961	5,4	-
1962	5,1	-
1963	4,9	-
1964	4,5	-
1965	3,9	-
1966	3,9	-
1967	4,0	-
1968	4,5	-
1969	4,6	9,4
1970	4,8	9,5
1971	5,1	9,5
1972	5,2	9,7
1973	5,2	9,7
1974	5,4	10,3
1975	5,4	10,4
1976	5,6	10,8
1977	6,1	11,1
1978	6,3	11,1
1979	6,5	11,6
1980	6,7	11,9
1981	6,9	12,2
1982	6,9	12,4
1983	7,1	12,6
1984	7,2	12,9
1985	7,2	13,1
1986	7,3	13,3
1987	7,3	13,5

Taulukko 26. Henkilöautokanta ja kannan kasvu, henkilöautojen ensirekisteröinnit sekä poistuma ja poistuman osuus ensirekisteröinneistä ja edellisen vuoden kannasta vuosina 1965 - 1987 Suomessa

Vuosi	Kanta	Kannan Kasvu		Ensirekister. Indeksi		Poistuma		
		kpl	%	kpl	1965=100	kpl	% rekist.	% kannasta
1965	454 291	78 462	21,0	100 129	100	21 667	22	5,8
66	505 926	51 636	11,2	78 929	79	27 293	35	6,0
67	551 198	45 272	8,9	65 836	66	20 564	31	4,1
68	580 747	29 549	5,4	48 444	48	18 895	39	3,4
69	643 057	62 310	10,7	84 542	84	22 232	26	3,8
1970	711 968	68 911	10,7	92 104	92	23 193	25	3,6
71	752 915	40 947	5,8	75 320	75	34 373	46	4,8
72	818 044	65 129	8,7	101 398	101	36 269	36	4,8
73	894 104	76 060	9,3	118 649	118	42 589	36	5,2
74	936 681	42 577	4,8	96 633	96	54 056	56	6,0
75	996 284	59 603	6,4	117 619	117	58 016	49	6,2
76	1 032 884	36 600	3,6	92 707	93	56 107	61	5,6
77	1 075 399	42 515	4,1	90 546	90	48 031	53	4,7
78	1 115 265	39 866	3,7	81 175	81	41 309	51	3,8
79	1 169 501	54 236	4,9	100 132	100	45 896	46	4,1
1980	1 225 931	56 430	4,8	103 760	104	47 330	46	4,0
81	1 279 192	53 261	4,3	105 629	105	52 368	50	4,1
82	1 352 055	72 863	5,7	128 761	128	55 898	43	4,1
83	1 410 438	58 383	4,3	120 174	120	61 791	51	4,4
84	1 473 975	63 573	4,5	127 655	127	64 082	50	4,3
85	1 546 094	72 119	4,9	138 976	139	66 857	48	4,3
86	1 619 848	73 754	4,8	144 021	144	70 267	49	4,3
87	1 698 671	78 823	4,9	152 327	152	73 504	48	4,5

Lähde: TVH/Tt

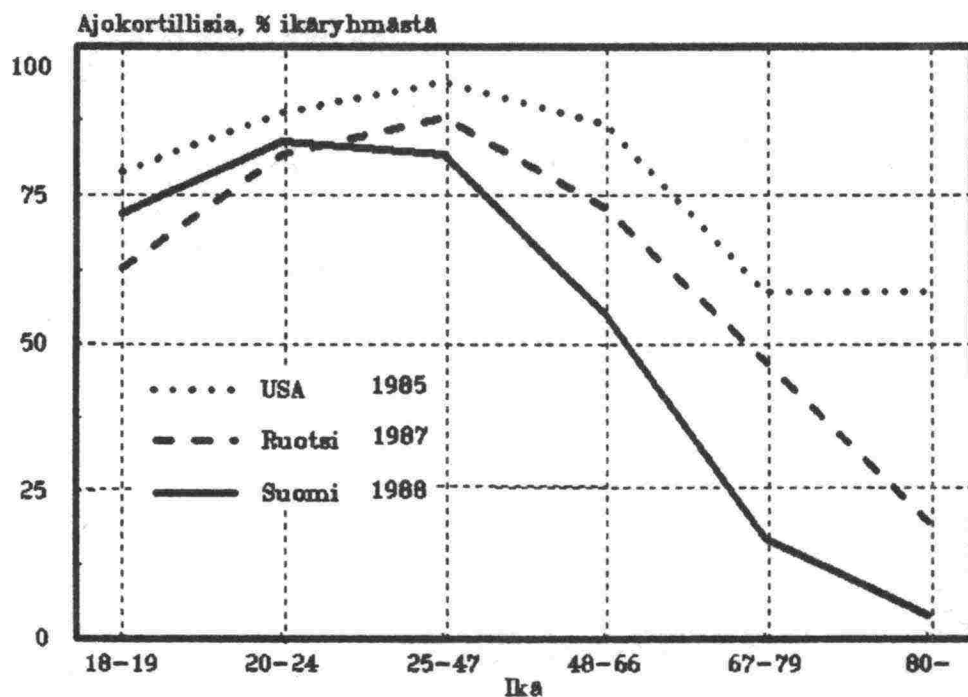
Ajokorttien määrä ja kehitys ilmentävät asennoitumista henkilöautoa kohtaan sekä mahdollista potentiaalia henkilöautokannan kasvulle. Myöhäisestä autoistumisesta johtuen Suomen ajokorttitiheys (ajokortillisia, % ikäryhmästä) on kansainvälisessä vertailussa autotiheyden lailla melko alhainen, vaikkakin ajokorttitiheys kasvaa nopeasti.

Suomessa on nuorten (18 - 24 vuotiaiden) ajokorttitiheys suurempi kuin Ruotsissa. Sen sijaan vanhempien ikäryhmien ajokorttitiheys on Suomessa jo selvästi pienempi kuin pitemmälle autoistuneissa Ruotsissa ja USA:ssa (kuva 13, taulukko 27). Ulkomaisten vertailujen perusteella voidaan päätellä, että ajokorttitiheys säilyy melko suurena myös vanhemmissa ikäryhmissä, ja ajokorttien määrä kasvaa Suomessa tulevaisuudessa vielä melko nopeasti. Kasvuvauhti tosin hidastuu, kun ajokortti-ikään tulevat ikäryhmät ovat pienempiä ja toisaalta ajokorteissa alkaa ilmetä aikaisempaa enemmän "poistumaa".

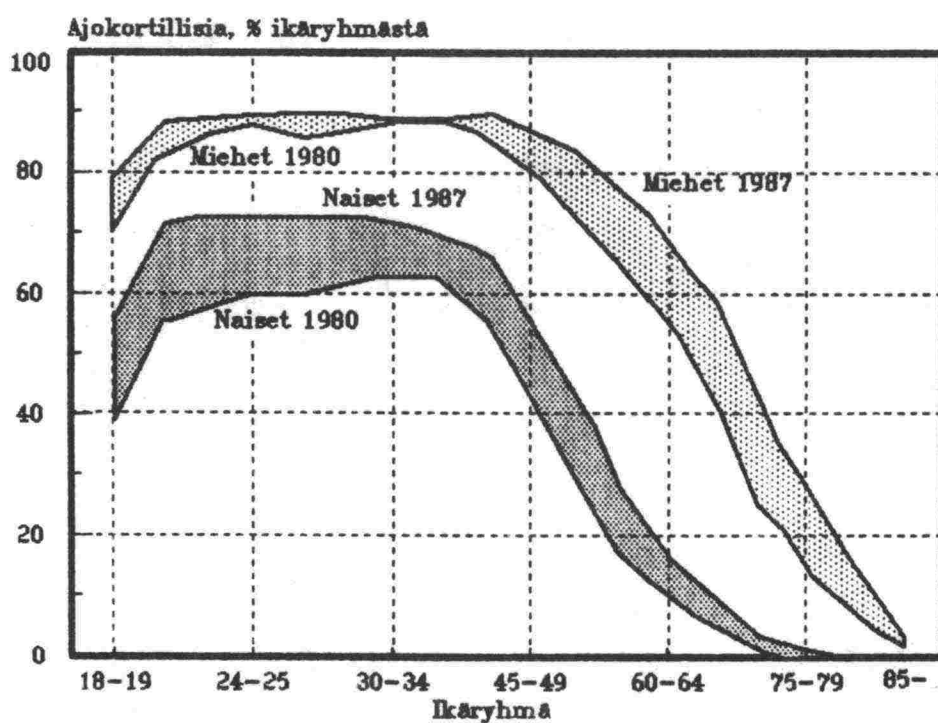
Ajokorttirekisteristä on Suomessa vuodesta 1980 lähtien ollut saatavissa ajokortin omistustietoja ikäryhmän ja sukupuolen mukaan. Vuodesta 1980 lähtien ajokorttien määrä on kehittynyt taulukon 28 mukaisesti. Vuonna 1985 henkilöautokanta lisääntyi ensimmäistä kertaa enemmän vuodessa kuin ajokorttien määrä (vrt. taulukko 26).

Suomessa ajokorttitiheys on kasvanut 1980-luvulla erityisesti nuorten ja naisten kohdalla (kuva 24). 20 - 45-vuotiailla miehillä ajokorttitiheys on pysytellyt koko 1980-luvun 90 prosentin tuntumassa, mutta vanhemmilla miehillä ajokorttitiheys kasvaa edelleen nopeasti (taulukko 29).

Kuva 23. Ajokortin omistus iän ja sukupuolen mukaan
(% ikäryhmästä) Suomessa, Ruotsissa ja USA:ssa



Kuva 24. Ajokortin omistus ikäryhmän ja sukupuolen mukaan vuosina 1980 ja 1987 Suomessa



Taulukko 27. Ajokortin omistus iän ja sukupuolen mukaan (% ikäryhmästä)
Suomessa, Ruotsissa ja USA:ssa

Ikä	Ajokortillisia, % ikäryhmästä								
	Suomi 1.1.88			Ruotsi 1.1.87			USA 1985		
	N	M	YHT.	N	M	YHT.	N	M	YHT.
18-19	64	79	72	54	71	63	74	83	79
20-24	78	89	84	77	86	82	85	93	89
25-47	74	89	82	84	91	88	91	98	94
48-66	36	77	55	58	89	73	80	95	87
67-79	4	41	17	24	75	47	43	84	59
80-	0	12	4	6	48	20	43	84	59
Kaikki	51	80	65	61	87	74	78	91	84

Lähde: ARK, TVH/Tt

Taulukko 28. Ajokorttien määrän kehitys sekä ajokortillisten prosenttiosuus sukupuolen mukaan ajokortti-ikäisestä väestöstä vuosina 1980 - 1987 Suomessa (henkilöauton kuljettamiseen oikeuttavat kortit)

Vuosi	Naiset		Miehet		Kaikki		Ajokorttien 1km:n kasvu
	Ajokorttien lukum.	%- osuus	Ajokorttien lukum.	%- osuus	Ajokorttien määrä	%- osuus	
1980	711 060	38	1 259 892	74	1 970 952	55	
1981	750 350	39	1 295 375	75	2 045 725	56	74 773
1982	794 078	41	1 329 078	76	2 123 155	58	77 430
1983	839 370	43	1 356 860	77	2 196 229	59	73 074
1984	881 843	45	1 384 461	78	2 266 305	61	70 075
1985	925 698	47	1 411 464	79	2 337 162	62	70 857
1986	969 850	49	1 432 529	79	2 402 379	63	65 217
1987	1 011 191	51	1 456 433	80	2 467 624	65	65 245

Lähde: ARK, TVH/Tt

Taulukko 29. Ajokortin omistus ikäryhmittäin ja sukupuolen mukaan vuosina 1980, 1985 ja 1987 Suomessa

Ikä vuotta	Ajokortillisia ikäryhmästä, %								
	Naiset			Miehet			Yhteensä		
	1980	1985	1987	1980	1985	1987	1980	1985	1987
18-19	39	57	64	70	78	79	55	68	71
20-21	55	72	77	83	88	89	69	80	83
22-23	58	73	78	86	89	89	73	81	84
24-25	60	73	78	88	89	89	74	81	84
26-27	60	73	78	85	90	90	73	81	84
28-29	62	73	78	87	90	90	75	81	84
30-34	63	72	76	88	88	89	76	80	83
35-39	63	70	74	89	89	89	76	80	81
40-44	56	67	71	86	90	90	70	78	81
45-49	42	55	61	80	86	87	61	71	74
50-54	28	43	48	73	81	84	50	62	66
55-59	17	28	34	64	74	77	38	50	54
60-64	10	17	21	55	64	69	29	38	42
65-69	5	10	12	42	55	59	19	28	31
70-74	1	3	4	25	38	42	10	16	18
75-79	0	1	1	15	24	28	5	9	10
80-84	0	0	0	7	12	15	2	4	5
85-	0	0	0	2	5	5	1	1	1
Kaikki	38	47	51	74	79	80	55	62	65

Lähde: ARK, TVH/Tt

LIIKENTEEEN KUSTANNUKSET

OECD-maat

Liikenteen kustannuksista ei ole olemassa kovin kattavaa vertailutietoa kaikista maista. Tässä onkin tyydytty tarkastelemaan asiaa esimerkinomaisesti. OECD:n tilastoja liikenteen suhteellisista kustannuksista on vuodelta 1985. Lisäksi on esitelty poltonesteiden hintoja vuodelta 1988 ja muutaman automerkin hintoja vuodelta 1987 eri maista.

Kehittyneissä länsimaissa noin kaksi kolmasosaa kotitalouksien liikennekustannuksista on henkilöauton hankinnan ja käytön kustannuksia. Loput (noin yksi kolmasosa) muodostuvat ostetuista kuljetuspalveluista ja tietoliikenteestä.

OECD on laskenut eri maiden liikenteen suhteelliset kustannukset vuodelta 1985. Eri maiden liikennepalvelujen (henkilöauton käyttö, julkinen liikenne ja tietoliikenne) hintoja on verrattu USA:n vastaaviin hintoihin. Tämän mukaan suomalainen maksaa liikennepalveluista noin 60 prosenttia enemmän kuin amerikkalainen (kuva 25). Syynä Suomen liikennepalvelujen kalleuteen on henkilöauton pitämisen suuret kustannukset. Vain Norjassa liikenteestä joutuu maksamaan enemmän kuin Suomessa ja kolmantena tulee Tanska.

Taulukossa 30 on eri maiden polttoaineiden hintoja. Suomessa polttoaineiden hinnat ovat eurooppalaista keskitasoa. Sen sijaan henkilöauton hinta on Suomessa Norjan ja Tanskan ohella selvästi suurempi kuin muissa OECD-maissa (kuva 26). Kuvassa 26 on verrattu vain yhden esimerkkiauton (Opel Kadett) hintaa, mutta kolmen kalleimman maan hintaero muihin maihin on selvä. Isommat autot ovat Suomessa suhteellisesti vielä kalliimpia kuin monissa muissa maissa (taulukko 31).

Suomi

Kotitalouksien liikennekustannuksista henkilöauton hankinnan ja käytön osuus on Suomessa noin 70 prosenttia. Lapsiperheiden liikennekustannuksista auton osuus on peräti 75 - 80 prosenttia. Henkilöauton kustannuksista vuorostaan auton hankinnan ja polttoaineen osuus on lähes 75 pro-

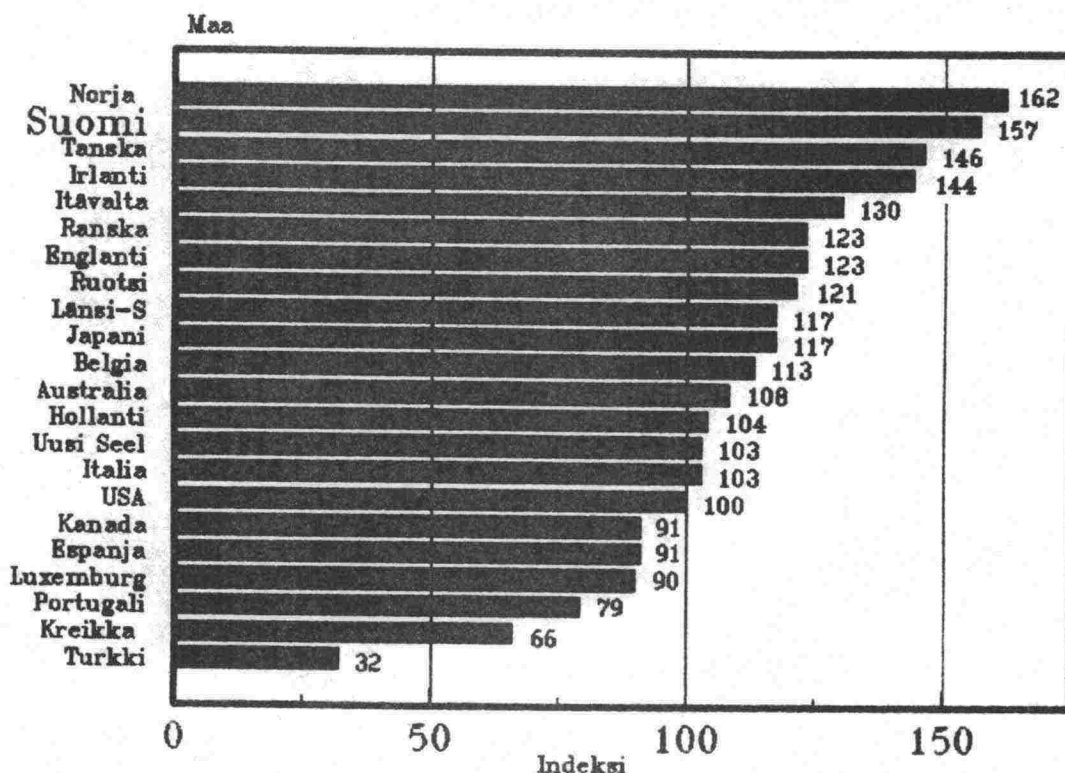
senttia, joten näiden erien kustannuskehitys kuvaa melko hyvin koko auton ajokustannusten (ajoneuvokustannusten) kehitystä.

Vuosina 1960 - 87 ajokustannuskomponentit ovat kehittyneet seuraavasti:

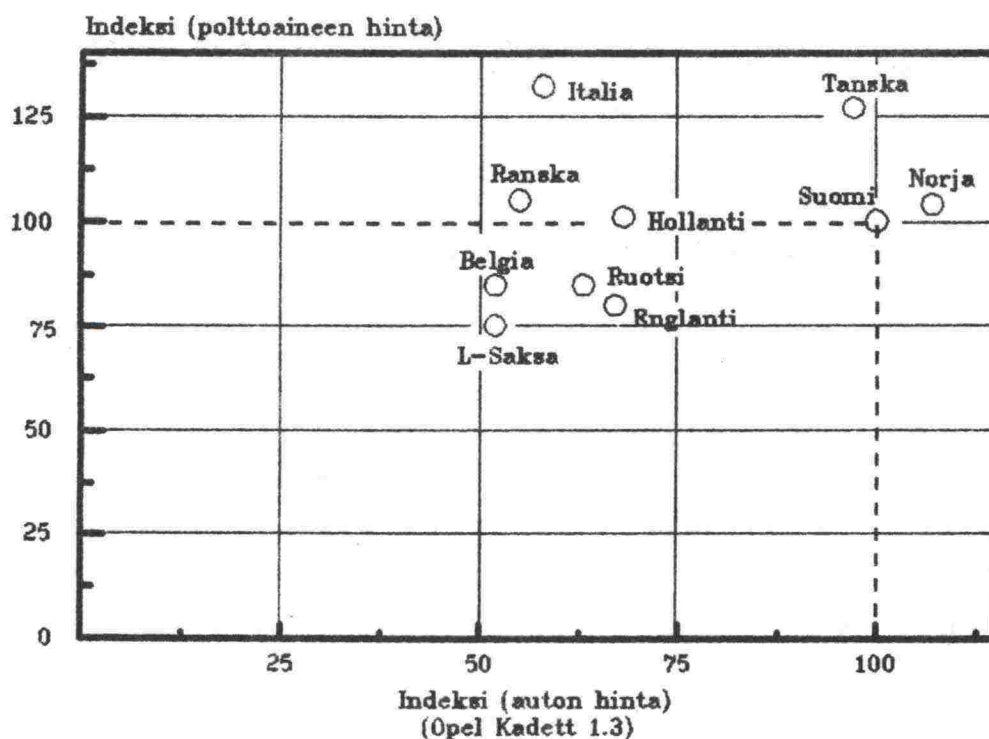
- Uuden auton reaalin hankintahinta on noussut lähes 60 prosenttia, mutta samanaikaisesti auton käyttöikä on kasvanut noin 50 prosenttia ja auton laatu muutenkin parantunut
- Polttoaineen nykyinen hinta on noin 20 prosenttia pienempi kuin vuonna 1960. Lisäksi keskimääräinen kulutus autoa kohti on pienentynyt yli 30 prosenttia.

Näiden ajokustannusten kustannuskomponenttien kehityksen perusteella voidaan päätellä, että tänä päivänä auton käyttö ei ole ainakaan kalliimpaa kuin autoistumisen alkuaikoina. Ansiotaso on kehittynyt reaalisesti selvästi nopeammin kuin auton tai polttoaineen hinta (taulukko 32, kuva 27). Kuvasta nähdään myös, että olosuhteet autoilulle ovat 1980-luvulla olleet selvästi suotuisammat kuin 1970-luvun jälkimmäisellä puoliskolla.

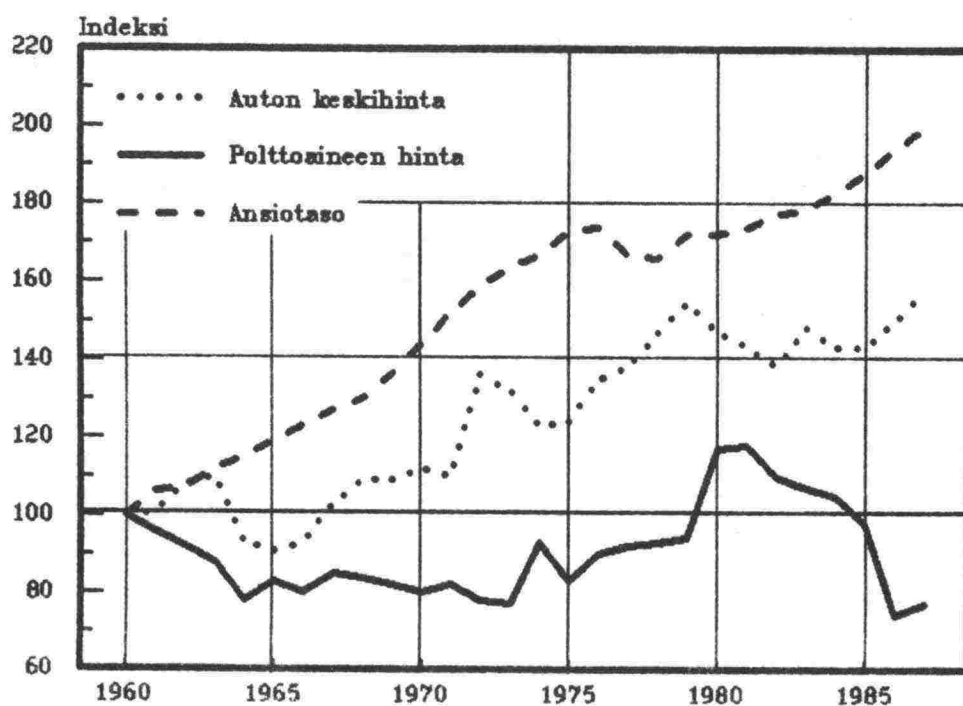
Kuva 25. Liikennemenojen suhteelliset kustannukset OECD-maissa vuonna 1985 (USA=100)



Kuva 26. Henkilöauton kustannukset eräissä maissa vuonna 1987



Kuva 27. Henkilöauton ja polttoaineen hintaindeksin sekä ansiotasoindeksin kehitys vuosina 1960–1987



Taulukko 30. Polttonesteiden verolliset myyntihinnat eräissä maissa 1.3.1988

Maa	Bensiini (korkeaokt.) p/l	Bensiini (normaali) p/l	Diesel- öljy p/l	Kevyt polttoöljy p/l	Raskas polttoöljy p/kg
Belgia	281	305	180	74	41
Englanti	265	265	244	92	47
Hollanti	333	322	177	118	60
Italia	436	419	221	207	..
Itävalta	304	276	269	138	49
Norja	345	324	142	128	65
Ranska	347	341	235	112	44
Ruotsi	282	269	179	130	89
Saksa	247	225	222	69	44
Suomi	331	312	234	95	72
Sveitsi	277	257	283	63	55
Tanska	419	391	260	240	176
USA	115	95	-	222	109
Kanada	160	160	153	-	-

Lähde: Öljyalan keskusliitto

Taulukko 31: Eräiden automerkkien hintoja Suomessa, Ruotsissa ja Saksan liittotasavallassa vuonna 1987

Auton merkki	Suomi	Ruotsi	Saksan lt	Suomen hinta suurempi kuin Ruotsin % Saksan %	
Audi 100 CC 2,0 l	FIM 179.400	SEK 128.000 FIM 89.882	DEM 31.880 FIM 77.931	100	130
Volkswagen Golf CL 1,6 l	FIM 77.900	SEK 76.200 FIM 53.508	DEM 17.515 FIM 42.815	46	82
Nissan Sunny 1,6 SLX	FIM 76.480	SEK 73.600 FIM 51.682	DEM 18.695 FIM 45.700	48	67
Peugeot 309 GL	FIM 74.300	SEK 70.250 FIM 49.330	DEM 16.990 FIM 41.532	51	79

Käytetyt kurssit: SEK 0,7022
(7.4.1987) DEM 2,4445

Lähde: Öljyalan keskusliitto

Taulukko 32. Henkilöauton ja polttoaineen hintaindeksin sekä ansiotasoindeksin kehitys vuosina 1960–1987 Suomessa

Vuosi	Auton keskihinta		Polttoaineen hinta 92 okt. bensiini		Ansiotaso		Elinkust. ind. 1960=100
	Mk	Reaalinen kehitys 1961=100	Penniä	Reaalinen kehitys 1961=100	Ansiota- soind. 1961=100	Reaali- nen ind. 1961=100	
1960	6 900	100	52	100	100	100	100
61	7 100	101	51	96	108	106	102
62	8 000	108	51	92	114	107	107
63	8 500	110	51	88	125	112	112
64	7 900	93	50	78	142	115	123
1965	8 100	91	56	83	153	119	129
66	8 600	93	56	80	165	123	134
67	10 000	103	62	85	179	127	141
68	11 600	109	67	84	199	130	154
69	11 800	109	67	82	214	136	157
1970	12 500	112	67	80	232	144	162
71	13 100	110	73	82	261	152	172
72	17 300	136	75	78	292	159	184
73	18 700	132	82	77	337	164	206
74	20 400	123	116	93	403	167	241
1975	24 300	124	123	83	491	173	284
76	30 300	135	152	90	564	174	325
77	35 000	138	176	92	612	167	367
78	40 000	147	191	93	654	166	394
79	45 000	155	206	94	729	172	422
1980	48 000	147	286	117	817	172	472
81	52 000	143	323	118	922	174	528
82	55 000	138	330	110	1018	177	578
83	64 000	148	348	107	1124	179	627
84	66 000	143	365	105	1230	183	670
1985	70 000	143	360	98	1336	188	710
86	76 000	150	285	74	1427	194	736
87	82 300	157	306	77	1526	200	762

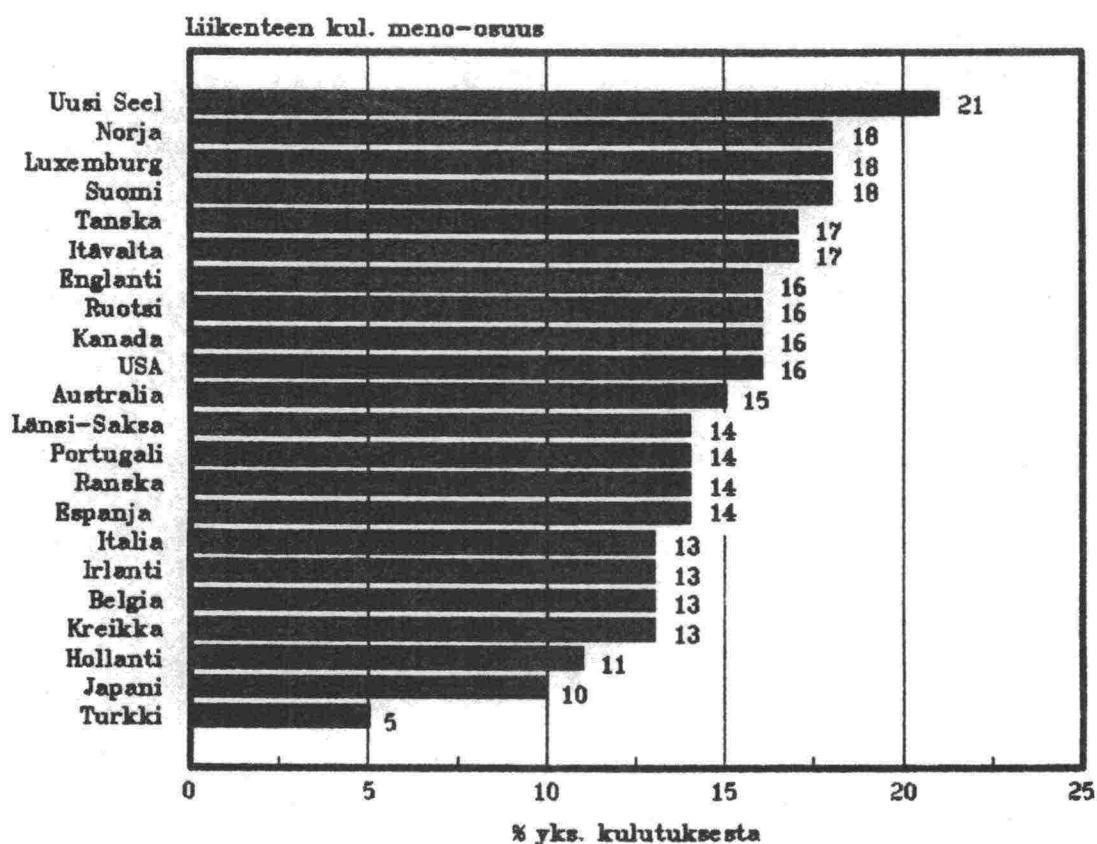
8. LIIKENTEEN OSUUS YKSITYISESTÄ KULUTUKSESTA

Liikenne yksityisen kulutuksen menoeränä sisältää yksityisten kulkuvälineiden hankinnan ja käytön, matkat julkisissa kulkuvälineissä sekä tieliikenteen. Valtaosa liikennemenoista on henkilöauton kuluja.

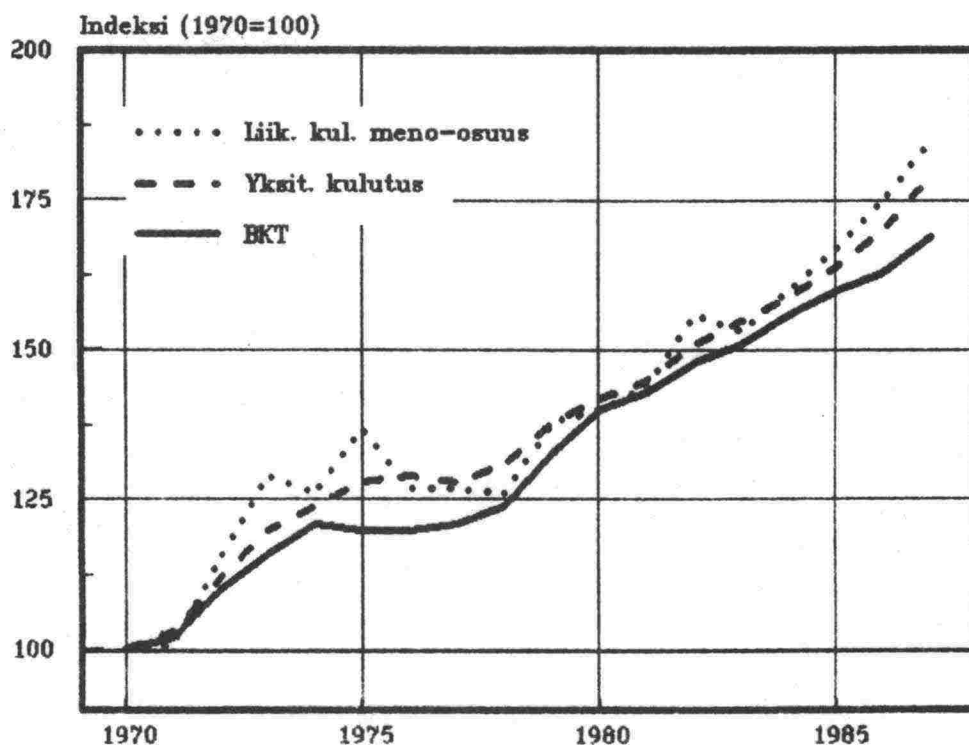
Taulukossa 33 on esitetty liikenteen kulutusmeno-osuuden kehitys OECD-maissa vuosina 1965 - 1985 ja kuvassa 28 vuoden 1985 tilanne eri maissa. Eri maiden kulutusmeno-osuudet ovat yleensä jonkin verran kasvaneet tarkasteluajanjakson aikana, mutta kaikkien pisimmälle autoistuneissa maissa (USA, Kanada) osuus on pysynyt ennallaan koko ajan. 1980-luvulla liikenteen kulutusmeno-osuudet ovat lähes kaikissa maissa pysyneet ennallaan. Myös Suomessa liikenteen osuus kulutusmenoista näyttää asettuvan 17 - 18 prosentin välille kulutusmenoista.

Suomessa liikenteen suuri kulutusmeno-osuus johtuu tieliikenteen rankasta verotuksesta (autovero, polttoaineen verottaminen) käytettävissä oleviin tuloihin nähden. Liikenteen kulutusmenot ovat kehittyneet epätasaisesti kuin yksityinen kulutus keskimäärin tai BKT (taulukko 34). 1980-luvulla liikennemenoja ovat kasvaneet hiukan enemmän kuin kulutusmenot keskimäärin (kuva 29).

Kuva 28. Liikenteen kulutusmeno-osuus OECD-maissa vuonna 1985 (nominaalisesta BKT:sta)



Kuva 29. BKT:n, yksityisen kulutuksen ja liikennemenojen kehitys vuosina 1970–1987 Suomessa



Taulukko 33. Liikenteen osuus yksityisestä kulutuksesta OECD-maissa vuosina 1965 - 1985

Maa	Liikenteen %-osuus yks. kulutuksesta								
	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Suomi	14,1	14,7	15,7	17,2	17,2	17,6	17,2	17,0	17,6
Ruotsi	13,3	13,3	14,0	14,7	15,1	15,4	15,5	15,4	16,0
Norja	11,5	11,7	13,0	15,1	14,8	15,1	15,2	15,3	17,8
Tanska	14,7	15,0	15,3	14,4	14,5	14,9	16,3	16,7	17,1
Belgia	9,4	10,4	11,4	12,3	12,3	12,4	12,8	13,0	12,5
Hollanti	..	9,3	11,2	10,6	10,6	10,5	10,7	10,7	10,9
Luxenburg	..	10,9	13,1	16,9	15,8	16,9	..	..	17,8
Englanti	11,2	12,4	13,8	14,9	15,0	15,5	16,9	16,8	16,4
Ranska	10,3	11,6	12,0	13,5	13,5	14,0	14,0	13,7	13,8
Saksan liittot.	11,3	13,7	14,0	15,5	15,6	15,6	15,1	15,0	14,2
Sveitsi	9,9	10,3	10,6	11,8	12,0	11,6	11,3	11,0	..
Italia	8,3	10,3	10,7	13,3	13,7	13,9	13,9	14,0	12,5
Itävalta	10,8	13,1	15,2	17,7	17,7	17,5	17,6	17,2	16,9
Irlanti	..	9,7	10,5	13,1	12,7	13,6	13,5	..	13,1
Espanja	7,1	9,5	10,5	12,3	12,3	12,1	..	..	13,7
Portugali	..	..	..	14,1	15,1	15,1	..	..	13,9
Australia	14,3	15,8	15,5	16,0	15,8	15,3	14,8	15,2	15,1
Uusi Seelanti	..	..	..	..	..	..	..	..	21,2
Japani	..	7,7	9,4	9,3	9,3	9,3	10,0	9,9	9,5
Kanada	15,4	14,1	15,5	15,1	15,7	15,0	15,3	15,7	15,9
Yhdysvallat	15,6	15,2	15,7	16,7	16,5	15,9	15,9	15,9	15,8

Lähde: National accounts of OECD-countries 1985

Taulukko 34. BKT:n, yksityisen kulutuksen ja liikenteen kulutusmeno-osuuden kehitys vuosina 1970 - 87 (1970=100)

Vuosi	BKT	Yksityinen kulutus	Liikenteen kulutusmeno-osuus
1970	100	100	100
71	102	103	101
72	110	112	115
73	116	120	129
74	121	124	126
1975	120	128	137
76	120	129	127
77	121	128	127
78	124	131	126
79	133	138	138
1980	140	142	140
81	143	145	144
82	148	151	156
83	151	155	153
84	156	159	160
1985	160	164	167
86	163	170	175
87 ¹⁾	169	179	185

¹⁾ Ennakkotieto

KUVALUETTELO

- Kuva 1. Nominaalinen bruttokansantuote/asukas OECD-maissa v. 1985 (markkinahintainen), mk
- Kuva 2. Nominaalinen bruttokansantuote/asukas OECD-maissa v. 1985, % USA:n bruttokansantuotteesta
- Kuva 3. Reaalinen bruttokansantuote/asukas OECD-maissa v. 1985, mk
- Kuva 4. Reaalinen bruttokansantuote/asukas OECD-maissa v. 1985 (% USA:n bruttokansantuotteesta)
- Kuva 5. Reaalinen yksityinen kulutus/asukas OECD-maissa v. 1985 (USA=100)
- Kuva 6. Reaaliset julkiset kulutusmenot/asukas OECD-maissa v. 1985 (USA=100)
- Kuva 7. Reaalinen pääoman muodostus/asukas OECD-maissa v. 1985 (USA=100)
- Kuva 8. Henkilöautotiheys nominaalisen BKT:n mukaan OECD-maissa vuonna 1985 (USA:n BKT=100)
- Kuva 9. Henkilöautotiheys reaalisien BKT:n mukaan OECD-maissa vuonna 1985 (USA:n BKT=100)
- Kuva 10. Henkilöautotiheys reaalisien yksityisen kulutuksen mukaan OECD-maissa v. 1985 (USA:n kul.=100)
- Kuva 11. Henkilöautojen ensirekisteröinti vuosina 1980-85/vuosi reaalisien BKT:n mukaan OECD-maissa
- Kuva 12. Henkilöautojen ensirekisteröinti vuosina 1980-85/vuosi reaalisien yks. kul. mukaan OECD-maissa

- Kuva 13. Henkilöautojen ensirekisteröinti (ha/1000 as) ha-tiheyden mukaan OECD-maissa vuonna 1986
- Kuva 14. Henkilöautotiheyden kehitys 1960-1986 eräissä maissa
- Kuva 15. Henkilöautotiheyden kehitys 1960-1986 eräissä maissa
- Kuva 16. Henkilöautotiheyden ja bruttokansantuotteen kehitys OECD-maissa vuosina 1980-86 (%/v)
- Kuva 17. Henkilöautotiheyden kasvu vuosina 1980-86 (%/v) vuoden 1986 ha-tiheyden mukaan OECD-maissa
- Kuva 18. Henkilöauton vuotuisen ajosuorituksen kehitys eräissä maissa vuosina 1960-86 (km/vuosi)
- Kuva 19. Tieliikenteen kehitys Suomessa, Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa vuosina 1975-1986 (1975=100)
- Kuva 20. Henkilöautojen ensirekisteröintitiheys (ha/1000 as) eräissä maissa vuosina 1960-86
- Kuva 21. Poistuman osuus henkilöautojen ensirekisteröinneistä vuosina 1961-1985 eräissä maissa (%/v)
- Kuva 22. Henkilöautojen ensirekisteröinti, kannan kasvu ja poistuma Suomessa vuosina 1965-87
- Kuva 23. Ajokortin omistus iän ja sukupuolen mukaan (% ikäryhmästä) Suomessa, Ruotsissa ja USA:ssa
- Kuva 24. Ajokortin omistus ikäryhmän ja sukupuolen mukaan vuosina 1980 ja 1987 Suomessa
- Kuva 25. Liikennemenojen suhteelliset kustannukset OECD-maissa v. 1985 (USA=100)

- Kuva 26. Henkilöauton kustannukset eräissä maissa vuonna 1987
- Kuva 27. Henkilöauton ja polttoaineen hintaindeksin sekä ansiotasoindeksin kehitys vuosina 1960-1987
- Kuva 28. Liikenteen kulutusmeno-osuus OECD-maissa vuonna 1985 (nominaalisesta BKT:sta)
- Kuva 29. BKT:n, yksityisen kulutuksen ja liikenteen kulutusmeno-osuuden kehitys vuosina 1970-87 Suomessa

TAULUKKOLUETTELO

- | | |
|--------------|--|
| Taulukko 1. | Henkilöautokannan kasvu (%/v.) viisivuotiskausittain vuosina 1960 - 1986 ja ha-tiheys vuonna 1986 sekä tiheyden kasvu vuosina 1980 - 86 eräissä maissa |
| Taulukko 2. | Henkilöautotiheyden (autoa/1000 as.) kehitys eräissä maissa vuosina 1960 - 1987 |
| Taulukko 3. | Autokanta autolajeittain vuosien 1960 - 1987 lopussa Suomessa |
| Taulukko 4. | Autokannan vuosittaiset kasvuprosentit autolajeittain vuosina 1960 - 1987 Suomessa |
| Taulukko 5. | Henkilöautotiheys (autoa/1000 as.) lääneittäin vuosina 1970 - 1987 Suomessa |
| Taulukko 6. | Henkilöautotiheyden (autoa/1000 as.) kehitys suuralueittain vuosina 1960 - 1987 |
| Taulukko 7. | Tieliikenteen kehitys eräissä maissa vuosina 1982 - 86 (%/v.) sekä erikseen vuonna 1986 |
| Taulukko 8. | Henkilöautojen keskimääräinen ajosuorite vuodessa eräissä maissa vuosina 1960 - 86 (1000 km/v.) |
| Taulukko 9. | Liikennesuoritteiden kehitys autolajeittain Suomessa vuosina 1975 - 1987 (milj. autokm, yl. tiet, kadut ja yks. tiet) |
| Taulukko 10. | Liikennesuoritteiden kehitys autolajeittain yleisillä teillä Suomessa vuosina 1975 - 1987 |
| Taulukko 11. | Liikennesuoritteiden (milj. autokm) kehitys tieluokittain vuosina 1980 - 87 Suomessa |

- Taulukko 12. Liikennesuoritteen (autokm) muutos (%/v.) tieluokittain vuosina 1980 - 87 Suomessa
- Taulukko 13. Liikennesuoritteen (milj.autokm) kehitys yleisillä teillä TVL-piireittäin vuosina 1980 - 87 Suomessa
- Taulukko 14. Liikennesuoritteen muutos (%/v.) yleisillä teillä TVL-piireittäin vuosina 1980 - 87 Suomessa
- Taulukko 15. Koko liikennesuoritteen kasvukertoimet yleisillä teillä TVL-piireittäin ja tieluokittain vuosina 1980 - 1987
- Taulukko 16. Liikennesuoritteen (autokm) kehitys vuosina 1980 - 87 suuralueittain ja tieluokittain Suomessa
- Taulukko 17. Liikennesuoritteen (autokm) muutos vuosina 1980 - 87 (%/v.) suuralueittain ja tieluokittain Suomessa
- Taulukko 18. Keskimääräisen vuorokausiliikenteen kehitys (KVL, autoja) vuosina 1980 - 1987 tieluokittain Suomessa
- Taulukko 19. Keskimääräisen vuorokausiliikenteen (KVL) muutos (%/v.) vuosina 1980 - 87 tieluokittain Suomessa
- Taulukko 20. Henkilöautojen ensirekisteröintitiheys (ha/1000 as.) eräissä maissa vuosina 1960 - 1986
- Taulukko 21. Henkilöautojen ensirekisteröintien prosenttiosuus edellisen vuoden kannasta viisivuotiskausittain (%/v.) eräissä maissa vuosina 1970 - 1986
- Taulukko 22. Poistuman osuus (%) henkilöautojen ensirekisteröinneistä vuosina 1961 - 1986 eräissä maissa
- Taulukko 23. Henkilöautojen vuotuisen poistuman prosenttiosuus edellisen vuoden kannasta viisivuotisjaksottain vuosina 1970 - 1986 eräissä maissa

- Taulukko 24. Henkilöautojen ensirekisteröintien prosenttiosuus edellisen vuoden kannasta eräissä maissa vuosina 1980 - 1986
- Taulukko 25. Henkilöautokannan keski-ikä vuosina 1960 - 1987 sekä henkilöautojen poistuman keski-ikä vuosina 1969 - 1987 Suomessa
- Taulukko 26. Henkilöautokanta ja kannan kasvu, henkilöautojen ensirekisteröinnit sekä poistuma ja poistuman osuus ensirekisteröinneistä ja edellisen vuoden kannasta vuosina 1965 - 1987 Suomessa
- Taulukko 27. Ajokortin omistus iän ja sukupuolen mukaan (% ikäryhmästä) Suomessa, Ruotsissa ja USA:ssa
- Taulukko 28. Ajokorttien määrän kehitys sekä ajokortillisten prosenttiosuus sukupuolen mukaan ajokortti-ikäisestä väestöstä vuosina 1980 - 1987 Suomessa (henkilöauton kuljettamiseen oikeuttavat kortit)
- Taulukko 29. Ajokortin omistus ikäryhmittäin ja sukupuolen mukaan vuosina 1980, 1985 ja 1987 Suomessa
- Taulukko 30. Polttonesteiden verolliset myyntihinnat eräissä maissa 1.3.1988
- Taulukko 31. Eräiden automerkkien hintoja Suomessa, Ruotsissa ja Saksan liittotasavallassa vuonna 1987
- Taulukko 32. Henkilöauton ja polttoaineen hintaindeksin sekä ansiotasoindeksin kehitys vuosina 1960 - 1987 Suomessa
- Taulukko 33. Liikenteen osuus yksityisestä kulutuksesta OECD-maissa vuosina 1965 - 1985
- Taulukko 34. BKT:n, yksityisen kulutuksen ja liikenteen kulutusmeno-osuuden kehitys vuosina 1970 - 87 (1970=100)

KANSANTALouden TILINPIDON KÄSITTEITÄ

Bruttokansantuote

Bruttokansantuote tuottajahintaan saadaan summaamalla kaikkien funktio-naalisten sektoreiden (yrittäjätoiminta, julkinen toiminta, voittoa ta-voittelematon toiminta, kotitalouspalvelutoiminta) tuottajahintaiset ar-vonlisäykset.

Bruttokansantuote markkinahintaan saadaan, kun tuottajahintaiseen brut-tokansantuotteeseen lisätään hyödykeverot ja siitä vähennetään hyödyke-tukipalkkiot.

Kysyntäpuolelta tarkasteltuna markkinahintainen bruttokansantuote koos-tuu:

- yksityiset kulutusmenot
- julkiset kulutusmenot
- kiinteän pääoman bruttomuodostus
- varastojen muutos
- viennin ja tuonnin balanssi

Tulopuolelta tarkasteltuna markkinahintainen bruttokansantuote sisältää:

- palkat
- työnantajain sosiaalivakuutusmaksut
- toimintaylijäämän
- kiinteän pääoman kulumisen
- välilliset verot
- miinus tukipalkkiot

Yksityiset kulutusmenot

Yksityiset kulutusmenot ovat kotitalouksien kulutusmenojen ja voittoa tavoittelemattomien yhteisöjen kulutusmenojen summa. Käyttötarkoituksen mukaan yksityiset kulutusmenot jakaantuvat seuraavasti:

- elintarvikkeet, juomat, tupakka
- vaatetus, jalkineet
- asunto
- kotitalouskalusto, -tarvikkeet ja -palvelukset
- terveydenhoito
- liikenne
- virkistys, kulttuuri ja koulutus
- muut tavarat ja palvelukset

Julkinen kulutus

Julkisilla kulutusmenoilla tarkoitetaan julkisen toiminnan omaan käyttöönsä tuottamien tavaroiden ja palvelusten arvoa, joka saadaan vähentämällä tuottajahintaisesta kokonaistuotoksesta myydyt markkinahyödykkeet ja markkinattomat hyödykkeet.

Julkinen toiminta on yhteiskunnallisten palvelujen tuottamista. Siihen kuuluvat kaikki ne keskushallinnon ja paikallishallinnon toimipaikat, jotka tuottavat esim. hallinto-, puolustus-, järjestys-, terveydenhoito-, opetus-, liikenne- ja sosiaalipalveluksia.

Kiinteän pääoman bruttomuodostus

Kiinteän pääoman bruttomuodostus käsittää yrittäjätoiminnan, julkisen ja voittoa tavoittelemattoman toiminnan kiinteän pääoman hankintamenot, joista on vähennetty käytettyjen ja romutettujen pääomaesineiden nettomyynnit. Kiinteän pääoman bruttomuodostukseen luetaan myös peruskorjausmenot, jotka pidentävät pääomaesineiden odotettua normaalia käyttöikää tai lisäävät merkittävästi niiden tuotantokykyä.

Varastojen lisäys

Varastojen lisäykseen sisältyy yrittäjätoiminnan hallussa olevien raaka-aineiden, tarvikkeiden, keskeneräisten töiden paitsi rakennusten, valmisteiden, kauppatavaroiden ja karjan sekä julkisen toiminnan pitämien varmuusvarastojen määrien muutokset ajanjakson keskihintoihin arvosettuna.

Vienti ja tuonti

Vienti ja tuonti jaetaan tavaroiden vientiin ja tuontiin ja muuhun vientiin ja tuontiin.

Vienti ja tuonti käsittävät varsinaisten kauppatavaroiden viennin ja tuonnin lisäksi ei-monetäärisen kullan viennin ja tuonnin sekä kansainvälisessä liikenteessä olevien suomalaisten lentokoneiden ja alusten polttoainetäydennykset ulkomailla sekä ulkomaisten lentokoneiden ja alusten polttoainetäydennykset Suomessa.

Muu vienti ja tuonti käsittävät erilaisia palveluksia, kuten kuljetus-, satama-, tietoliikenne-, vakuutus-, asennus- ja korjauspalvelukset sekä palvelukset elinkeinoelämälle.

Taulukko . BKT:en ja kulutusmenojen suhteellinen hintataso OECD-maissa vuonna 1985 (USA = 100)

BKT ja BKT:een käyttö	Suo- mi	Bel- gia	Tans- ka	Rans- ka	L- Saksa	Kreik- ka	Ir- lanti	Ita- lia	Luxem- burg	Hol- lanti	Portu- gali
Yksityinen kulutus	111	78	101	84	87	58	80	70	72	76	46
Elintarvikkeet, juomat, tupakka	131	79	108	79	80	60	96	73	71	75	61
Vaatetus ja jalkineet	121	99	92	90	88	76	74	82	95	75	68
Asunto	67	63	75	72	82	48	43	44	60	66	13
Kotitalouskalusto, -tarvikkeet ja palvelukset	117	87	99	96	88	72	91	85	88	82	58
Terveydenhoito	55	39	67	49	62	36	56	51	44	47	24
Liikenne	157	113	146	123	117	66	144	103	90	104	79
Virkistys, kulttuuri, koulutus	138	109	124	106	100	51	73	98	99	95	48
Muut tavarat ja palvelukset	138	92	129	96	99	73	93	80	81	88	55
Julkiset kulutusmenot	75	65	72	71	79	49	64	53	78	69	17
Kiinteän pääoman bruttomuodostus	91	75	93	83	84	71	78	78	72	95	59
Varastojen lisäys	135	89	113	31	93	80	101	85	81	88	74
Viennin ja tuonnin balanssi	99	99	99	99	99	100	99	99	99	99	100
BKT	96	75	92	81	84	56	76	68	73	77	39

BKT ja BKT:een käyttö	Es- panja	Eng- lanti	Nor- ja	Ruot- si	Turk- ki	Aust- ralia	Uusi Seelanti	Ja- pani	Ka- nada	USA
Yksityinen kulutus	55	76	114	103	36	87	67	91	90	100
Elintarvikkeet, juomat, tupakka	64	79	139	131	35	78	65	123	100	100
Vaatetus ja jalkineet	86	70	119	126	50	92	80	100	96	100
Asunto	27	52	73	77	36	84	48	66	94	100
Kotitalouskalusto, -tarvikkeet ja palvelukset	68	88	104	91	39	88	85	103	93	100
Terveydenhoito	40	39	54	46	21	71	46	45	65	100
Liikenne	91	123	162	121	32	108	103	117	91	100
Virkistys, kulttuuri, koulutus	79	92	139	114	35	88	49	122	93	100
Muut tavarat ja palvelukset	61	92	157	137	39	106	83	106	89	100
Julkiset kulutusmenot	45	55	83	76	12	78	50	72	92	100
Kiinteän pääoman bruttomuodostus	70	86	96	103	31	94	87	115	88	100
Varastojen lisäys	79	87	137	124	54	93	96	125	99	100
Viennin ja tuonnin balanssi	100	99	99	99	100	100	99	99	100	100
BKT	56	73	100	95	29	86	67	93	90	100